387.10981
R382

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

Departamento Nacional de Portos

RELATORIO

— DOS —

SERVIÇOS EXECUTADOS DURANTE O ANNO DE 1934

APRESENTADO AO

Exm.º Sr. Dr. João Marques dos Reis

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas

PELO DIRECTOR

Engenheiro civil, Dr. Frederico Cezar Burlamaqui

RIO DE JANEIRO

OFFICINAS DOS CORREIOS E TELEGRAPHOS

1936

662 8 2 46

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

GABINETE DO DIRECTOR

RIO DE JANEIRO 5 AGOSTO DE 1935.

ASSUMPTO: — RELATORIO DOS SERVIÇOS EXECUTADOS DURANTE O ANNO 1934.

Illmo. Exmo. Sr.

Em cumprimento do disposto no art. 4º, n. XVIII, do Regulamento deste Deprtamento, approvado pelo decreto n. 23.067, de 11 de Agosto de 1933, tenho a honra de apresentar a V. Exa. o relatorio dos serviços executados durante o anno de 1934.

Releve-me V. Exa. a falta de cumprir esse dispositivo regulamentar com o atrazo de alguns mezes, em virtude das justas razões que V. Exa. encontrará no decorrer do presente relatorio entre as quaes avulta o tempo que foi necessario para por em pratica a reforma dos serviços de portos, rios e canaes e de navegação, fundindo-se no actual Departamento Nacional de Portos e Navegação as duas extinctas Inspectorias então existentes, de accordo com o Regulamento approvado em Abril de 1932, mandado executar pelo decreto n. 23.067 citado, mas só praticamente posto em vigor em Julho de 1934, com a nomeação de todo o seu pessoal.

Funccionando as duas antigas Inspectorias em predios diversos, tornava-se necessario e urgente, para a bôa regularidade dos serviços, concentral-o em uma só séde, o que somente poderia ser levado a effeito depois da mudança da Inspectoria Federal das Estradas, que, havia longos annos occupava a metade da area do edificio pertencente á extincta Inspectorias de Portos, area essa que se destinava, naturalmente á de Navegação.

Apesar de reiteradas solicitações, a mudança da Inspectoria Federal das Estradas, em virtude de diversas causas, só pôde ser tornada effectiva em fins de Agosto, quando foram iniciadas as obras de adaptação e pintura geral do predio, de modo que, somente em Janeiro do corrente anno ficou o Departamento definitivamente installado.

Com as novas installações, cuidou-se de uma bôa distribuição da area do edificio proprio do Departamento, apparelhando-se todas as suas dependencias, com os moveis e utensilios necessarios, dentro das possibilidades das verbas existentes, e executando-se obras de conforto necessario para todo o pessoal. Cuidou-se, não só da remodelação de seu valioso archivo, com os documentos provindos das duas repartições, como da installação da bibliotheca e da exposição dos trabalhos do Departamento, concentrados em desenhos e maquettes de portos. Uma vez terminada, essa installação será franqueada aos funccionarios da casa, aos profissionaes especialistas na materia e aos alumnos da cadeira de Portos de Mar, da Escola Polytechnica, para consulta de trabalhos technicos. Essa bibliotheca terá o nome de Francisco Bicalho, em homenagem ao notavel engenheiro que foi o iniciador da coordenação dos serviços portuarios no nosso paiz, para o que, no momento opportuno, pedirei a V. Exa. a necessaria autorização.

Será tambem installado um gabinete de experimentação de materiaes, com o apparelhamento que já possue o Departamento na Administração Central e em algumas Fiscalizações.

Muito amplas são as attribuições conferidas a este Departamento, directamente subordinada ao Ministerio da Viação e Obras Publicas, que V. Exa. sabiamente dirige, visto que a elle compete:

a) *O estudo, projecto, execução ou fiscalização das obras de melhoramento dos portos e das vias navegaveis do paiz;*

b) *a organização, execução ou fiscalização da conservação e exploração commercial das vias navegaveis e dos portos melhorados;*

c) *o estudo, organização e fiscalização da navegação mercante maritima, fluvial, lacustre e interna dos portos;*

d) *a organização das estatisticas do trafego dos portos, das vias navegaveis e da navegação mercante;*

e) *a coordenação de todos os elementos informativos sobre melhoramento de portos e vias navegaveis, sobre a construcção naval, na parte relativa á navegação mercante, e sobre a exploração commercial dos portos das vias navegaveis e da navegação maritima, fluvial, lacustre e interna dos portos.*

Dividido em quatro Divisões e Fiscalizações nos Estados, passo, em seguida, á relatar a actividade de cada uma dellas, juntamente com a das fiscalizações e commissões de estudos e obras, de caracter transitorio, separadamente, sempre que possivel, a parte de Portos, da de Navegação.

Gabinete e I.ª Divisão

Funccionou o Gabinete com toda a regularidade, com o pessoal determinado pelo Regulamento e de mais dois auxiliares para esse fim designados, com autorização de V. Exa., a partir de Agosto, em virtude do grande accumulo de serviço, mas sem direito á gratificação regulamentar.

O movimento de correspondencia propriamente de Gabinete foi o seguinte:

Officios expedidos	*285*
Cartas	*518*
Telegrammas	*455*

A Primeira Divisão, dirigida pelo Chefe de Gabinete, é constituida de;

a) *Secretaria;*

b) *Contadoria;*

c) *Patrimonio.*

a) SECRETARIA:

Correram normalmente os serviços da Secretaria, cujo movimento foi:

RECEBIDOS:

Officios, requerimentos, cartas e diversos	*9.510*

EXPEDIDOS:

Officios	*5.081*
Telegrammas	*860*
Total	*15.251*

Houve, sobre o movimento do anno anterior, um excesso de 1.669 processos.

PEDIDOS FEITOS Á COMMISSÃO DE COMPRAS..... *51*

MOVIMENTO DE VERBAS:

Sub-Consignação 6 — Material permanente:

Verba distribuida.....	*91:000$000*
Importancia despendida.....	*86:946$000*
Saldo.....	*4:054$000*

Sub-Consignação 7 — Material de consumo:

Verba distribuida.....	*45:000$000*
Importancia despendida.....	*42:583$000*
Saldo.....	*2:417$000*

b) CONTADORIA:

O movimento das verbas distribuidas ao Departamento foi o seguinte:

RENDAS DO CAES DO PORTO DO RIO DE JANEIRO — *Com a administração, por parte do Governo, do Caes do Porto do Rio de Janeiro, nenhuma renda foi recolhida ao Thesouro Nacional.*

RENDAS ARRECADADAS POR ADMINISTRAÇÃO — *As rendas arrecadadas por administração directa deste Departamento (Fiscalização do Porto do Rio de Janeiro), importaram em 362:385$700, que foram na sua totalidade recolhidas ao Thesouro Nacional, sendo:*

Rendas Patrimoniaes.....	*243:189$400*
Rendas eventuaes.....	*119:196$300*
	362:385$700

RENDAS DE QUOTAS DE FISCALIZAÇÃO — *Com guias da Contadoria, foram recolhidas ao Thesouro Nacional as seguintes quotas de fiscalização dos concessionarios de portos, no total de 170:000$000:*

Port of Pará.....	*60:000$000*
Manáos Harbour Ltd.....	*25:000$000*
Cia. Docas de Santos.....	*25:000$000*
Cia. Docas da Bahia.....	*60:000$000*
	170:000$000

deixando de ser recolhida a da Companhia Brasileira de Portos, em virtude da rescisão do contracto.

RECEITA ORÇAMENTARIA — *Pelo Decreto n. 24.167, de 25 de Abril de 1934, foram concedidas a este Departamento as seguintes verbas orçamentarias:*

VERBA 7ª

PRIMEIRA PARTE

Pessoal.....	*7.950:520$000*
Material.....	*2.555:000$000*

SEGUNDA PARTE

Pessoal.....	*177:600$000*
Material.....	*40:000$000*
Verba 15ª.....	*7.600:000$000*

Decreto n. 24.728, de 13 de Julho de 1934:
Credito aberto para despesas de Natal e Canal de Santa Maria ..... *214:014$000*
tendo sido dispendido:

VERBA 7ª

1ª E 2ª PARTES

Pessoal ..... *5.246:512$000*
Material ..... *1.791:505$540*

VERBA 15ª

Despesa ..... *2.923:106$000*
não incluindo a despesa com a Avenida de Jequitaia, que é paga directamente pelo Ministerio da Viação.

Decreto n. 24.728, de 13 de Julho de 1934:
Despendida a totalidade de ..... *214:014$000*
Pela verba 14ª do Ministerio da Viação ainda foi despendida com pessoal addido a importancia de 57:512$800.

O credito especial do decreto n. 24.728, acima referido, foi destinado ao pagamento do pessoal contractado do Canal de Santa Maria e Obras de apparelhamento do Porto de Natal, no trimestre addicional de 1933 (Janeiro a Março de 1934).

c) PATRIMONIO:

MOVIMENTO DE PAPEIS:

Processos entrados *7.567*
Certidões passadas *148*

BIBLIOTHECA:

Volumes existentes *2.150*
Nesse numero, estão incluidos os que foram doados pela Viuva Edgard Gordilho e pelo Engenheiro Candido Gaffrée.

MAQUETTES — *A Companhia Port of Pará offereceu a este Departamento a maquette do porto de Belém que foi recolhida ao Patrimonio.*

NAVEGAÇÃO

O problema da Marinha Mercante Nacional

Agravou-se, durante o anno de 1934, a situação precaria que atravessa a Marinha Mercante Nacional, desde a terminação da guerra mundial, devido a factores bem conhecidos e que nunca é demais repetir:

a) Augmento consideravel da soldada do pessoal maritimo, principalmente o de estiva, e da mão de obra nas officinas;

b) excesso de tripulação dos navios brasileiros, em comparação com as demais marinhas estrangeiras;

c) elevação do preço do material de consumo da navegação como combustivel, lubrificantes, etc.;

d) queda consideravel do cambio;

e) exigencias descabidas que pesam sobre os nossos navios, em virtude dos regulamentos vigentes de que elles dependem;

f) guerra desenfreada de fretes, em que, é de lamentar, se empenharam as nossas companhias de navegação;

g) falta de uma bôa distribuição do nosso material fluctuante, pelas linhas de navegação principaes;

h) manutenção, em trafego, de navios obsoletos, com excessiva despesa de custeio e, em alguns casos grave perigo para a vida dos passageiros e tripulação.

São bem velhas algumas dessas causas e para eliminal-as tem sido indicado por este Departamento e pelo que o antecedeu — a Inspectoria Federal de Navegação — os necessarios meios, conforme se constata pelos seus relatorios.

No correr do anno de 1931, preoccupado o Governo em amparar a Marinha Mercante Brasileira, constituiu uma grande commissão composta de representantes dos diversos Ministerios que nella interferem, com o fim de indicar os favores especiaes que lhe deviam ser concedidos.

Essa commissão, desincumbindo-se da sua tarefa, apresentou uma minuta de Decreto que, si transformado em lei, viria dar um grande amparo a nossa depauperada Marinha Mercante, ignorando este Departamento a razão de assim não se ter procedido.

Em Janeiro de 1933, o então Director deste Departamento, preoccupado com o assumpto, designou uma commissão composta do signatario do presente relatorio, ao tempo, Chefe de Gabinete, do Engenheiro de 1ª classe, Jayme Lopes do Couto, ex-Inspector de Navegação e do Engenheiro-Chefe Fernando Viriato de Miranda Carvalho, com o intuito de estudar o barateamento dos fretes de navegação de cabotagem e, de um modo geral, a reorganisação da Marinha Mercante Nacional.

A commissão, retomando o trabalho acima referido, procurou ir ao fundo de todas as questões, apresentando, nos primeiros dias de Janeiro de 1934, o resultado dos seus trabalhos, em relatorio que indica as solidas bases sobre as quaes poderia o Governo firmar a reorganisação da Marinha Mercante Nacional.

Esse trabalho, submettido á consideração do antecessor de V. Exa. Dr. José Americo de Almeida, por officio G-2, de 11 de Janeiro de 1934, acha-se dividido nos seguintes capitulos:

I — Considerações geraes, onde se mostram a importancia da navegação aquatica para a economia brasileira e as contingencias do meio.

II — Causas da depressão da navegação de cabotagem, estudando-se o excesso de praça offerecida, a impropriedade e obsolencia de navios; as exigencias legaes, desnecessarias e onerosas; as exigencias injustas; as defficientes e injustas exigencias portuarias, as subvenções e prerogativas; as tripulações; o afrouxamento da disciplina; a concurrencia da navegação estrangeira no transporte de passageiros; o conflicto de autoridades e o convenio de fretes que existiu durante algum tempo.

III — Medidas propostas para reorganisar a Navegação Nacional, em que se trata da unificação da marinha mercante; da navegação privada; das condições a observar no contracto com a empreza de navegação unificada; de como executar a unificação proposta da marinha mercante, e como conciliar os interesses em jogo; do programma nacional de melhoramento de portos, e do programma nacional de linhas de navegação.

Concluiu, assim, a commissão, suggerindo ao Governo a unificação da Marinha Mercante Nacional, com a incorporação de uma nova empreza, pelos actuaes armadores, inclusive o Lloyd Brasileiro, empreza á qual o Governo daria, por concessão, mediante condições acauteladoras do interesse publico, o serviço da navegação nacional. Ficar-lhe-iam asseguradas a subvenção e as vantagens da isenção de direitos aduaneiros e de quaesquer outros tributos federaes, estadoaes ou municipaes.

Comprehendia, ainda, a solução dada uma serie de medidas complementares que foram indicadas nos capitulos e sub-capitulos acima referidos do relatorio apresentado.

Tratava-se de uma solução que só poderia ser tomada pelo Governo Provisorio, funccionando como funccionava com as attribuições conjuntas de executivo e legislativo e que hoje só o poderia ser por este ultimo poder.

Outros estudos foram posteriormente feitos, sem a interferencia deste Departamento, que se limitou a fornecer elementos, quando lhe eram solicitados. Entre elles o realisado pelo Conselho Federal de Commercio exterior pelo seu Consultor Technico Dr. Clovis Ribeiro.

———

2ª DIVISÃO

De caracter propriamente technico, esta Divisão de accordo com as attribuições que lhe são conferidas pelo art. 13 do Regulamento, executou os trabalhos que se seguem:

Porto de Manáos — Estudou o projecto e orçamento, na importancia de Réis 4:871$662, para a construcção de um fluctuante no porto.

Porto do Pará — Estudou a situação do edificio dos Correios e Telegraphos de Belém, em face do art. 2º do Decreto n. 24.498, de 29 de Junho de 1934.

Porto de São Luiz do Maranhão — Nada foi feito com relação a este porto.

Porto de Amarração — Informou sobre a navegabilidade do rio Parnahyba; sobre a situação do porto de Amarração, tendo em vista: **a**) O primeiro projecto calcado em estudos feitos em 1912 e approvado em 1922; **b**) as alterações constatadas quer no canal de accesso, quer nas margens do rio Igarassú, aconselhando a que se modificasse o projecto approvado; **c**) o novo projecto, elaborado e approvado em 1929, com o qual foi o porto dado em concessão ao Estado; **d**) a revisão do contracto de concessão e o pedido da subvenção de dez mil contos, a que se refere a Lei n. 5.751, de 27 de Dezembro de 1929; **e**) estudo da proposta de realisação das obras, feito pela Associação Commercial de Parnahyba. Organisou as instrucções, não só para os novos estudos do porto de Amarração e Canal de São José, afim de serem concluidas as modificações operadas na barra e no canal de accesso, como para os necessarios á ligação do Igarassú com o Parnahyba.

Porto do Ceará — Informou sobre a venda do rebocador « Bôa Vista » e sobre a dragagem da barra do rio Ceará, solicitada pelo Interventor Federal; estudou e organisou os projectos, para melhoramentos do porto do Estado, em Fortaleza e Mocuripe e respectivo edital de concurrencia.

Porto de Natal — Estudou o porto de Natal, sob o ponto de vista de sua exploração directamente feita pelo Governo Federal; fez a ennumeração e justificação detalhada das obras ainda necessarias no porto e que são: **a**) Augmento do caes; **b**) dragagem em frente ao mesmo; **c**) cobertura da área existente nas extremidades dos armazens; **d**) dragagem do canal de accesso; **e**) remoção de cascos submersos; **f**) derrocamento de cabêços nos canaes; **g**) apparelhamento do porto; informou o requerimento do Syndicato Condor pedindo permissão para executar obras no terreno que occupa no porto; prestou informação sobre a construcção de uma estrada de rodagem ligando a cidade ás installações do Syndicato Condor; informou sobre a extração de pedras, da pedreira Macahyba, feita pela Prefeitura da Capital, a qual já alcançára o maximo autorisado; sobre a cessão de 900m2 de terreno para a constricção da séde da Directoria dos Escoteiros do Mar, em Natal; estudou e projectou a ampliação do porto de 200 para 400 metros de extensão, a que se refere a letra **a**), acima; organisou as instrucções para os estudos dos melhoramentos dos portos de Macáu e Areia Branca e para a respectiva Commissão.

Porto de Cabedello — Prestou informações sobre a invasão de um terreno da União, pelo Sr. Abilio Dantas; sobre compra de ferro velho; sobre a liquidação do debito de Cornelio Gouvêa, em face da opinião do Tribunal Especial relativa ao caso; sobre a « Introducção » da Memoria apresentada pelo engenheiro Italo Joffely Pereira da Costa, sobre a dragagem do vale do rio Sinimbú; e sobre o projecto de obras complementares do porto, já concluidas.

Porto de Recife — Providenciou sobre a prorogação dos prazos para approvação dos projectos e orçamentos das obras complementares do porto; informou sobre a construcção de um ramal na rêde de encanamento da « The Caloric Cº. »; sobre a cessão do dominio util de um terreno ao Departamento Technico de Café; sobre a localisação do aeroporto de Recife; sobre a retirada de cascos encalhados, pedido pelo Departamento de Aeronau-

tica Civil; sobre o contracto feito pelo Estado de Pernambuco, com o engenheiro Arnald Brune, para a construcção de um batelão de fundo falso; estudou e prestou informação sobre os projectos e orçamentos das obras de ampliação do porto, no total de Réis 29.900:000$000; sobre a installação de um parque de carvão e sobre a venda de 50 toneladas de ferro velho.

Porto de Maceió — Não tendo sido apresentada nenhuma proposta na concurrencia aberta para a construcção do porto de Maceió, a Divisão suggeriu a revisão dos preços do orçamento das respectivas obras, em consequencia foram organisados novos orçamentos, que attingiram ás importancias de Rs. 14.142:800$000 e Rs. 18.115:804$000, para os melhoramentos a serem executados em Pajussára e em Jaraguá, respectivamente. A pedido do Governo do Estado, Concessionario do porto, confeccionou, ainda, o novo edital da concurrencia para a execução das obras.

Porto de Aracajú — Organisou as instrucções para constituição de uma Commissão de Estudos do Porto de Aracajú, á qual incumbiria, não só verificar o estado em que se encontra a barra, para ser comprado com o que consta de levantamentos anteriores, como tambem estudar o traçado para o Canal do rio Fundo.

Porto da Bahia — Foi preparado o contracto com a Companhia de Mineração e Metallurgia Brasil — « Cobrasil » — para a retirada do casco do vapor « Itabira », naufragado no porto da Bahia, trabalho que, de accordo com o mesmo contracto, ficou terminado em 31 de Dezembro. Foram estudados os projectos para o proseguimento dos melhoramentos da Avenida Jequitáia, de accordo com o pedido apresentado pela Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia. Informou, ainda, a Divisão, sobre o pedido da Associação Commercial da Bahia, relativo á atracação de vapores com calado de 10m.0, ao cáes do porto da Capital; sobre o pedido da construcção de um cáes em Joazeiros; feito pela Prefeitura local; sobre as providencias para o balisamento dos canaes de navegação, pedidas pela Companhia Nacional de Navegação Costeira; sobre a realisação de varias obras em Santo Amaro, entre as quaes: **a**) Ampliação do trapiche do Conde; **b**) construcção de um armazem de transito; **c**) reconstrucção de 100 metros de cáes, á margem do rio Subahé; e **d**) reparação do cáes restante, na extensão de 300 metros. Informou, mais a Divisão, sobre varios pedidos de compra de ferro velho; sobre projecto de armazem de inflammaveis e outros serviços, apresentado pela Companhia Cessionaria; sobre o pedido de diversos proprietarios, de Ilhéos, relativo á erosão da praia do Pontal nessa cidade; e sobre a proposta da Société de Construction du Port de Bahia; para a desobstrucção da barra de Ilhéos. Projectou uma ponte de atracação para São Roque; organisou as instrucções para uma Commissão de Estudos e Obras em Belmonte.

Porto de Victoria — Foram prestadas informações sobre as condições do porto de Victoria.

Portos do Estado do Rio de Janeiro — Foi suggerida a revisão geral do projecto e orçamento relativo ao primeiro trecho de cáes a entrar em exploração definitiva do porto de Angra dos Reis. A Divisão informou sobre o projecto de construcção de uma ponte em Saquarema; sobre a construcção de um ramal da Estrada de Ferro Oeste de Minas, ligando os armazens do porto ao Moinho Santista; sobre a construcção de uma carreira em Aterrado, Mangaratiba, pedida pela Companhia de Navegação Sul Fluminense; sobre a construcção de uma ponte de cimento armado em frente ao Matadouro de Maruhy; sobre a abertura de um canal na fazenda de Guaxindiba, pedida pelo Dominio da União, no Estado do Rio; sobre cessão de terreno na zona do porto de Nictheroy para o Instituto de Assucar e do Alcool; sobre um recurso apresentado por Leon d'Escoffier, relativo á construcção de uma ponte ligando a Capital Federal a Nictheroy; sobre o pedido de concessão para o transporte de passageiros e cargas entre essas mesmas Capitaes, pelo systema de vehiculos suspensos.

Porto do Rio de Janeiro — Informou o pedido de dragagem da doca fronteira ao Entreposto Federal de Pesca, feito pelo Ministerio da Agricultura; sobre a construcção de uma ponte projectada pelo Club de Regatas Flamengo, em frente á sua séde; sobre cessão de lotes de terreno do cáes do porto; sobre a construcção de um edificio para a firma Wilson Sons & Cº. Ld., á praia de São Christovam; sobre descarga de material dragado na bahia de Guanabara e proveniente da dragagem de um canal de accesso, feito pelos Srs. A. Muniz Aragão e Fernandes Silveira; sobre proposta de compra do proprio nacional á R. Alegria; sobre o pedido de majoração no custo total dos serviços de abastecimento dagua feito pela Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas; sobre a li-

gação das canalisações da Standard Oil C°. ás da The Caloric C°. no Caes do porto; sobre a construcção do aeroporto desta Capital; sobre a estabelecimento da industria de frigorificos e de um Matadouro, pretendida por Lancshire General Investiments & C°. Ld. sobre a construcção de armazens na ilha do Ferro, pretendida pela Companhia Brania de Petroleo S.A.; para inflammaveis; e sobre a prorogação do prazo de conclussão dos trabalhos de ampliação do porto do Rio de Janeiro, solicitada pela Companhia Nacional de Construcções Civis e Hydraulicas.

Porto de Santos — Foram informadas as justificações de despesas pela Companhia Docas de Santos effectuadas com as obras dos armazens XIX, XX, XXI e XXIII; os orçamentos para a construcção de grupos sanitarios e de um tanque de gazolina na ilha pe Barnabé e para a acquisição e montagem de guindastes electricos, na mesma ilha. Informou ainda a Divisão o pedido de construcção de uma ponte sobre o rio Grande, no porto po Cemiterio, a justificação das despesas feitas com as installações para descarga de trigo a granel e com a construcção do tanque G. Z. 5, na Ilha de Barnabé; a construcção de armazens no porto de Santos, pedida pelo Ministerio da Viação e Obras Publicas; e a proposta para a remoção da casco do vapor « Coronel ». A Divisão ainda prestou informações sobre o projecto de obras de melhoramentos do porto de São Sebastião, apresentado pelo Estado de São Paulo, concessionario dos respectivos melhoramentos.

Porto de Paranaguá — Foram informadas as propostas feitas pela Empreza constructora do porto de Paranaguá, para modificação de detalhes do projecto approvado, referentes: **a**) Ao emprego de estacas de maior comprimento no primeiro trecho do cáes; **b**) a construcção dos ultimos 120 metros do cáes; **c**) ao augmento da extensão do enrocamento. Além dessas, foi informada a proposta da modificação da altura das plataformas dos armazens, feita pelo Estado. Informou, mais, sobre a exclusão do apparelhamento do porto, do orçamento geral das obras; sobre o volume do aterro a ser feito; sobre a construcção de uma segunda estaca de fechamento do cáes de 8m.; sobre o projecto de escoamento das aguas pluviaes; sobre dosagem de argamassa do armazem n. 1; sobre o arruamento da area aterrada; sobre projectos e orçamentos das obras complementares e sobre o calçamento da rua Morungava, de accesso ao caes, proposto pela Interventoria Federal.

Portos de Santa Catharina — A Divisão prestou informações sobre os estragos causados pelos temporaes nas obras da barra de Itajahy; sobre o entendimento com a Companhia de Mineração e Metallurgia Brasil — Cobrasil — no sentido de ser dado por findo o termo de ajuste existente, mediante as condições estabelecidas em despacho do Sr. Ministro; sobre a despesa necessaria para que o Governo entrasse na posse da apparelhagem indispensavel á conclusão dos serviços de Itajahy; sobre a rescisão dos termos de ajuste com a Cobrasil, para os melhoramentos dos portos de Itajahy e Laguna; sobre a entrega, pela Cobrasil, das installações, apperlhos e material em stock, das obras dos dois portos acima; sobre as despesas de conservação e guarda das installações, que haviam ficado inactivas, pela interrupção das obras determinada pelo Governo em 1930. Estudou a revisão das obras dos dois portos já citados, para que pudessem ser reiniciados no proximo exercicio. Organisou as instrucções para uma Commissão de estudos do porto de Itajahy e levantamento do rio Cachoeira, a qual seguiu para o local de seus trabalhos, onde permanecia, em 31 de Dezembro, sob a chefia do Engenheiro Thiers de Lemos Fleming.

Porto do Rio Grande do Sul — Foram dadas informações sobre a retirada de embarcações afundadas no canal de accesso ao porto; sobre a alienação de diversos materiaes e sobre a destruição dos mastros do navio naufragado nas proximidades do pharol de Sarita.

Porto de Corumbá — Organisou-se um novo orçamento para as obras do porto de Corumbá e informou-se sobre o pouso de hydro-aviões á margem do rio Paraguay.

COMMISSÕES DE ESTUDOS E OBRAS

Commissão de Saneamento da Baixada Fluminense — Depois de apreciar todos os projectos até então organisados, a Commissão de Saneamento da Baixada Fluminense, composta, principalmente de funccionarios deste Departamento, e sob a direcção do Engenheiro-Chefe, Hildebrando de Araujo Góes, apresentou um estudo completo do problema da Baixada Fluminense, para a execução de cujas obras foi feita a estimativa de Rs. 90.000:000$000.

Providenciando, desde logo, no sentido de dar inicio immediato á execução do grandioso projecto de conjuncto apresentado, o Departamento propoz ao Governo fosse feita uma operação de credito de 45.000:000$000, para o custeio dos tres primeiros annos de serviço. E o Decreto n. 24.509, de 29 de Junho, procurando attender ás necessidades urgentes da execução das obras, dentro das possibilidades do Thesouro, autorisou a realisação da operação de credito, até á importancia de 40 mil contos de réis, operação essa que, em virtude da situação financeira do paiz, não pôde ser levada a effeito dentro do exercicio.

Incorporados ao Departamento, pelo citado decreto, os trabalhos de saneamento, das bacias hydrographicas dos rios Guandú e Iguassú, até então a cargo, respectivamente, dos Ministerios da Educação e Saude Publica e da Agricultura, procurou esta Repartição obter a passagem das verbas destinadas a esses serviços, para o Ministerio da Viação, o que não foi possivel conseguir dentro do exercicio.

Tratando-se de uma vasta zona do paiz, onde a União já empregou não pequena somma, em estudos e obras, e que se achava ameaçada de serios prejuizos com as proximas cheias, solicitou-se ao Sr. Ministro a concessão de uma verba que permittisse levar a effeito os serviços mais urgentes de que carece, assim como os de limpesa e desobstrucção do rio São João e estudos da barra do Furado, em Manguinhos, e para a reparação e conservação do apparelhamento, principalmente do existente naquelles rios e de propriedade do Departamento, os quaes haviam sido cedidos, por emprestimo, aos referidos Ministerios. Attendendo á solicitação feita, foi o credito concedido, com a dotação da verba de Rs. 3.420:000$000 para o exercicio de 1935, quando serão atacados com intensidade.

De accordo com o plano de serviço, previamente estabelecido, a Commissão de Saneamento da Baixada Fluminense desenvolverá as suas actividades de maodo :

1) Effectuar, immediatamente, a limpesa e desobstrucção dos cursos dagua naturaes;

2) Proceder á escolha das bacias hydrographicas a sanear, tendo como criterio o valor das terras e propriedades, os nucleos coloniaes existentes e outros factores que possam justificar, economicamente, a preferencia de uma região sobre a outra;

3) Executar os estudos para cada uma das bacias escolhidas, de modo que se possa conhecer o regimen dos rios que as constituem;

4) Elaborar os projectos de saneamento, por bacias hydrographicas completas, visando, principalmente, o aproveitamento das zonas alagadas pelas marés;

5) Realisar, integralmente, os projectos depois de organisados. Essa execução será feita por empresas particulares, dentro dos limites estipulados pela legislação actual, cabendo á Commissão a fiscalisação e orientação technica dos trabalhos, que serão, tanto quanto possivel, contractados globalmente e não por unidade de obra;

6) Empregar nos serviços o apparelhamento adequado, cedendo o Governo o material que possue nessas condições.

Feito o saneamento, tornar-se-á imprescindivel conservar os trabalhos executados. Essa conservação será feita administrativamente, pelo Governo, e exigirá as medidas seguintes:

1) Manutenção de pequenas turmas subordinadas á Commissão, incumbidas de conservar cada bacia, apoz a execução do saneamento;

2) Creação de uma « taxa de saneamento », não só para manter a conservação das obras, como tambem para reembolsar, paulatinamente, o capital despendido pelo Governo. Essa taxa deverá ser, no minimo, de 2 % sobre a valorisação das propriedades;

3) Colonisar, immediatamente, as areas saneadas, afim de facilitar-lhes a conservação e de incentivar o augmento da producção.

Dentro desse programma geral, a Commissão executará, desde logo, os seguintes trabalhos:

1) Limpesa e desobstrucção dos cursos dagua que sulcam a planicie fluminense		8.000 :000$000
2) Augmento das secções de vasão das obras de arte das estradas de ferro e de rodagem, que cortam a Baixada Fluminense		5.000 :000$000
3) Estudos geraes		1.000 :000$000
4) Defesa do Municipio de Campos, contra as inundações do Parahyba e saneamento da Lagôa Feia, com a execução do projecto Saturnino de Brito, assim orçado:		
Ramal ferreo da estação de Bôa Vista á Barra do Furado	777 :000$	
Obras e installações nas barras do Furado, Assú, Lagamar e Grussahy, inclusive melhoramentos no Rio Novo e obras nas barras	6.262 :000$	
Diques, desde Iterére até São João da Barra	4.366 :000$	
Vertedores nos diques	29.095 :000$	40.500 :000$000
5) Serviços na baixada de Araruama		2.000 :000$000
6) Trabalhos contra as inundações e exaguamento das bacias dos rios que desembocam na Baixada de Guanabara		10.000 :000$000
7) Conclusão do aterro da enseada de Manguinhos, com a construcção de um cáes de saneamento, canalisação dos rios e captação das aguas pluviaes		20.000 :000$000
8) Terminação do saneamento da bacia do rio Guandú		3.500 :000$000
Total		90.000 :000$000

Commissão de Estudos dos rios Tocantins e Araguaya— Pela portaria n. 598, de 14 de Julho, foram approvadas as instrucções para a Commissão de Estudos dos rios Tocantins e Araguaya, que teve como cheve o engenheiro Candido Lucas Gaffrée. Os trabalhos realisados constaram do levantamento expedito e exploração do rio Araguaya, de Balisa a Alcobaça, em uma extensão de 2.240 kilometros; da zona de Conceição do Araguaya ao rio Salobro, por terra, 432 kms.; de Conceição de Araguaya e Piabanha, por terra, 360 kms.; de Porto Nacional a São João do Araguaya, 1.080 kms.; no rio Vermelho, 60 kms.; no rio do Peixe, 40 kms.; no rio Crichás, 40 kms.; no rio das Mortes, 40 kms.; e no braço menor da ilha do Bananal. Foram levantadas as plantas topohydrographicas de Leopoldina, Conceição e Porto Franco. Mediram-se as descargas dos rios Vermelho,

Crichás, do Peixe, das Mortes e Araguaya, em Leopoldina, na ponta sul da Ilha do Bananal, em Conceição do Araguaya e em São Vicente. Foram reconhecidas e exploradas com mais detalhes, as seguintes corredeiras: Tres Portas, Caldeirão, Santa Maria Velha, Pacús, Jancon, Jacús, Pau d'Arco, São Miguel, Carreira Comprida e parte da de Santa Izabel. Foram reconhecidas e estudadas as condições de navegabilidade dos rios Tocantins e Araguaya e executadas sondagens em todo o trecho fluvial percorrido. Foram estudados a geologia, fauna, flora, nucleos de população, logares para estabelecimento de povoações. Em 156 dias de trabalho continuo, percorreu a Commissão 6.160 kms., ou seja a media diaria de 39 kms. A Commissão partiu do Rio de Janeiro a 9 de Agosto, chegando a Belém a 31 de Dezembro.

Commissão de Estudos do Porto de Amarração e do Canal de São José — Approvadas as respectivas instrucções organisadas, pela portaria de 22 de Junho, do Sr. Ministro da Viação, partiu para Amarração a Commissão de Estudos, em Outubro de 1934, para desincumbir-se de sua missão, lá permanecendo ainda no fim do anno, sob a direcção do engenheiro Aecio Palmeiro Lopes. Até ao fim do anno foi feito o serviço de levantamento, medição da base, triangulação em Amarração e sondagem da barra do porto, assim como iniciado o levantamento do Canal de São José, que liga o rio Parnahyba ao Iguarassú, onde se acha a cidade de Parnahyba.

Commissão de Estudos dos Portos de Macâu e Areia Branca — Organisadas e approvadas as instrucções para a execução dos estudos dos portos de Macáu e Areia Branca, foram elles iniciados pela Commissão respectiva, sob a direcção do engenheiro Francisco Benjamin Gallotti, Chefe da Fiscalisação do Porto de Natal, á qual ficou a Commissão subordinada.

Commissão de Estudos do Porto de Aracajú e Canal do rio Fundo — Havendo nevessidade de novos estudos, afim de se poder projectar, criteriosamente, quaesquer obras que devessem resolver, definitivamente ou em parte o problema da barra de Aracajú, cujo porto está concedido ao Estado de Sergipe, foi constituida uma Commissão, á qual incumbiria, egualmente, o estudo de um traçado para o Canal do rio Fundo. Para chefiar essa Commissão, constituida, na sua maioria, por elementos do quadro deste Departamento, foi designado o engenheiro Procopio de Mello Carvalho. De accordo com a orientação do respectivo Engenheiro-Chefe a Commissão concentrou todo o seu pessoal nos estudos do porto e da barra, os quaes foram iniciados a 7 de Outubro. Foram distribuidas diversas turmas pelos differentes serviços de campo, que constaram de medição da base, rêde de triangulação, levantamento das margens do rio Sergipe, nivelamento dos vertices da triangulação, sondagens hydrographicas no estuario e na barra, bem como estudos de correntes. A planta de conjuncto, na escala de 1:5.000 foi toda desenhada no local dos trabalhos, com os elementos colhidos no campo, diariamente. Em virtude de falta de varba, não foi possivel á Commissão estender os seus trabalhos ao estudo do traçado do Canal do rio Fundo.

Commissão de Estudos e Obras do Porto de Belmonte — Sob a chefia do engenheiro Sebastião Hugo de Souza e obedecendo ás instrucções organisadas pelo Departamento e approvadas pelo Sr. Ministro, tiveram inicio os estudos e as obras de melhoramentos do porto de Belmonte, no Estado da Bahia.

Commissão de Estudos do Porto de Antonina e do rio Iguassú — De conformidade com as instrucções approvadas, a Commissão chefiada pelo engenheiro Paulo Pinto Ferreira da Silva, iniciou, no local, os estudos para o levantamento da planta do porto de Antonina, assim como para o do rio Iguassú.

Commissão de Estudos do Porto de Itajahy e do rio Cachoeira — Organisadas as instrucções necessarias, que foram approvadas pelo Sr. Ministro, partiu para Itajahy a Commissão de Estudos, chefiada pelo engenheiro Thiers de Lemos Fleming, com o escopo principal de proceder aos estudos do rio Itajahy-Assú, afim de melhor se apreciar as bases do projecto em execução para as obras da barra. Verificando-se que a influencia da maré se fazia sentir até cerca de 50 kilometros da barra, quando se julgava que tal influencia não ia além de 30 kilometros, foi necessario ampliar as attribuições da Commissão, nos trabalhos de levantamentos topo-hydrographicos e installação de reguas para a determinação dos perfis instantaneos. Os estudos estenderam-se ao rio Itajahy-Mirim, approximando-se da cidade de Blumenau e abrangendo pequenos affluentes deste ultimo rio. Em consequencia desse grande augmento de serviço, não poderá a Commissão dar por

finda a sua missão dentro do prazo constante das instrucções, devendo fazel-o no exercicio seguinte, quando terá realisado um dos trabalhos de ordem technica mais completos já executados no Brasil e mesmo na America do Sul.

A Commisão procedeu ainda ao levantamento do rio Cachoeira, que liga o porto de São Francisco á cidade de Joinville através da laguna de Saguassú, afim de verificar como havia o mesmo rio se comportado, quanto ás suas profundidades, depois da dragagem effectuada em 1930, quando foram levadas a menos dois metros.

Examinou tambem a necessidade ou não de ser feito o revestimento das margens do rio Cachoeira, o qual não pôde ser realisado em 1930. Previstos até Bucarin, os trabalhos da Commissão foram levados até á cidade de Joinville.

Reiniciadas as obras de Itajahy, contractadas com a Companhia, — Cobrasil —, foi o engenheiro-chefe da Commissão encarregado da respectiva fiscalisação.

3ª DIVISÃO

O Regulamento do Departamento conferiu á 3ª Divisão as attribuições da antiga 2ª Secção da Inspectoria de Portos, com exclusão dos serviços de estatistica e o accrescimo dos encargos referentes á navegação. Sentindo, naturalmente, os effeitos do periodo de organização da Repartição, sómente no fim do anno ficaram normalizadas as actividades da Divisão.

Entre as informações de caracter geral, que competiram á 3ª Divisão, sobresaem as relativas:

a) A um entendimento com os concessionarios dos portos, no sentido de serem reajustados os respectivos contractos na parte referente ás taxas de armazenagem e á antiga taxa de 2 %, ouro, em virtude das novas Tarifas em elaboração do Ministerio da Fazenda;

b) a um pedido do Ministerio do Exterior, sobre as taxas a que estão sugeitos os navios que entram nos portos brasileiros;

c) a concessão de favores ás companhias constituidas para o preparo industrial de materias primas nacionaes;

d) á organização de novas tarifas portuarias;

e) á modificação da tabella G da Alfandega, proposta pelo Laboratorio Nacional de Analyses;

f) á estimativa para o orçamento de 1935, para o Departamento, Alem dessas prestou a Divisão. Estado por Estado, as informações abaixo.

Porto de Manáos — Informou sobre a tomada de contas referente ao anno de 1933 e sobre a restituição do antigo edificio da Alfandega á Delegacia Fiscal.

Porto do Pará — Foram prestadas informações relativas á Construcção, pela Companhia Port of Pará, de um edificio para os Correios e Telegraphos; sobre a reclamação da Legação da Bolivia contra os impostos que gravam, em Belém, as mercadorias em transito para a Bolivia; sobre a tabella de taxas de capatazias no porto e sobre a applicação da taxa de 3 réis.

Porto do Maranhão — Foi informado o pedido de concessão do porto de São Luiz, feito pelo Estado do Maranhão.

Porto de Amarração — Informou sobre o pedido de revisão do contracto de concessão do porto de Amarração, ao Estado do Piauhy, bem assim sobre a dragagem da barra do mesmo porto.

Estado do Ceará — Organizou as condições que devem reger o transporte de pedras da pedreira de Monguba; sobre a entrega, ao Estado, do producto da taxa de 2 %, ouro, cobrado no porto de 1909 a 1933; e sobre a majoração do frete do sal, reclamada pelo Sr. Interventor do Estado.

Porto de Natal — Foram prestadas informações sobre:

a) Augmento da taxa de capatazias cobradas no porto;

b) cessão de terreno pedida pelo Governo do Estado, para a construcção de um grupo escolar;

c) indemnização pretendida por Joaquim Anselmo Pessôa;

d) augmento de salarios e concessão de ferias reclamados pelo Syndicato dos Carregadores dos Armazens das Docas do Porto de Natal.

Porto de Cabedello — Informou sobre o inicio da exploração commercial do porto; sobre a proposta de tarifas, apresentadas pelo Estado e sobre a primeira tomada de contas do Concessionario.

Porto de Recife — A Divisão informou os assumptos a seguir relacionados:

a) Exposição do Sr. Interventor Federal sobre o reconhecimento do capital do Porto de Recife;

b) solicitação de dispensa de armazenagem, feita pelo Estado, para o cimento importado para obras de saneamento do interior;

c) realização das tomadas de contas referentes aos annos de 1931 a 1933;

d) cessão, ao Sr. Commandante da Região Militar, de parte do armazem frigorifico;

e) tabella de taxas mencionada na clausula XV, do novo contracto do porto;

f) cessão de uma casa á Colonia dos pescadores, pedida pelo Ministerio da Agricultura;

g) dispensa de taxas, pretendida pela Companhia Agricola Pastoril do São Francisco S. A.;

h) prorogação de prazos para construcções nos lotes do porto;

i) requerimento do Estado pedindo a modificação do decreto n. 23.924, de 23 de Fevereiro de 1934, para cancellamento do saldo devedor do Estado de Pernambuco para com o Governo da União;

j) construcção de um edificio destinado á Alfandega e pretendido pelo Ministerio da Fazenda;

k) Isenção de taxas portuarias para o material importado para o dirigivel Zeppelin;

l) dispensa de armazenagem, concedida pelo Estado, para os volumes destinados á installação de uma usina central de beneficiamento do café, em Recife;

m) dispensa de armazenagem para material encommendado pelo Estado á « Société Pont-a-Moussen »;

n) cessão de dominio util de terreno para o Departamento Technico de Café;

o) terrenos occupados por Wilson Sons & Cia. Ld..

Porto de Maceió — Informou sobre o registro pelo Tribunal de Contas, do contracto celebrado entre a União e o Estado de Alagôas, para a construcção e exploração do porto de Maceió.

Porto de Aracajû — Informou sobre o pedido do Estado de Sergipe, para que lhe fosse entregue o producto da taxa de 2 %, ouro, cobrada no porto, de 1913 a 1933.

Porto da Bahia — Foram estudados e informados os processos seguintes:

a) Tomadas de contas do 2º, 3º e 4º trimestres de 1933, referentes aos melhoramentos da Avenida Jequitaia;

b) tomada de contas do 1º semestre de 1933, á Companhia Cessionaria das Docas do Porto da Bahia;

c) reconhecimento do capital empregado no quebra-mar do porto;

d) applicação do preço de 100$000, ouro, ao metro quadrado do armazem de inflammaveis;

e) cessão de terreno, no porto, para o estabelecimento de um frigorifico, pretendido por Manuel Esteves de Assis;

f) reducção do programma de obras do porto;

g) atracação de vapores ao cáes;

h) desmontagem e remoção do ex-armazem de inflammaveis para a zona do caes, conforme o requereu a Companhia Cessionaria;

i) prorogação do prazo para a conclusão das obras do Porto da Bahia.

Porto de Ilhéus — Foi verificada a tomada de contas á Companhia Industrial de Ilhéus, referente ao anno de 1933.

Porto de Caravellas — Foi redigida a minuta de concessão do porto de Caravellas, requerida por José Nunes da Silva; foi além disso informado o processo relativo á capacidade financeira do requerente da concessão.

Porto de Victoria — Foi redigida a minuta do termo additivo ao accordo lavrado em 14 de Julho de 1932, entre o Departamento de Portos e a Companhia do Porto de Victoria, para liquidação de despesas de aluguel do material fluctuante pertencente á mesma Companhia.

Informou-se o pedido de abertura do credito de 2 mil contos, feito pelo Governo do Espirito Santo, para a conclusão das obras do Porto de Victoria.

Porto de Nictheroy — Providenciou a Divisão sobre o expediente relativo á taxa de conservação do porto, cobrada pela Alfandega sobre mercadorias importadas pelo porto de Nictheroy e despachada na Alfandega desta Capital.

Porto de Angra dos Reis — Informaram-se os seguintes processos:

a) Requerimento de José Joaquim Valença, pedindo concessão do porto de Angra dos Reis;

b) pedido do Estado para explorar o dito porto, provisoriamente.

Porto do Forno — Informou a Divisão sobre a situação da concessão do porto.

Porto do Rio de Janeiro — Foram os seguintes, os processos que interessaram ao porto do Rio de Janeiro, informado pela Divisão:

a) Aluguel da sala occupada pelo Touring Club do Brasil, na Estação de passageiros;

b) aluguel de um dos armazens do caes, pretendido por A. Camara e Cia.;

c) dispensa de armazenagem solicitada pelo Instituto de Cacau da Bahia, por Max Acker, pela Embaixada Belga, pela Light & Power e pelo Ministerio da Guerra;

d) requerimento da Companhia Brasileira de Portos, referentes á rescisão do contracto de arrendamento do Caes do Porto do Rio de Janeiro;

e) accordo com a Estrada de Ferro Central do Brasil para a sua installação provisoria de carvão no novo caes;

f) mudança do local de embarque do café;

g) modificação do decreto que regulamenta o embarque e desembarque de inflammaveis;

h) restituição de armazenagem pedida por S. A. Ateliers de Construction Electriques de Charleroi;

i) amparo solicitado para os empregados e trabalhadores do armazem alugado a A. Camara & Cia.;

j) embarque de lamas da City Improvements;

k) arrendamento de uma coxia pretendido por Antonio Pereira de Oliveira;

l) concessão de uma rea de 3.200m2, pedida por George Claude, pelo prazo de um anno;

m) embarque de minereos e manganez no porto, requerido por P. H. Denizot & Cia.;

n) descarga de trigo no porto;

o) arrendamento de uma area de 8.000 metros quadrados, na praia de São Christovam.

Baixada Fluminense — Foram informados pela Divisão: o expediente relativo á entrega dos materiaes que pertenciam á extinta Empresa de Melhoramentos da Baixada Fluminense; e o pedido de entrega de alguns desses materiaes, feito pelo Departamento de Aeronautica Civil.

Porto de Santos — Os esxpedientes informados pela Divisão foram:

a) Requerimento da Associação dos Praticos da Barra de Santos, sobre o serviço de amarração de navios;

b) tomadas de contas dos annos de 1930, 1031, 1032 e 1934.

Porto de São Sebastião — Foi organizado expediente communicando o registro do contracto de concessão do porto de São Sebastião, ao Estado de São Paulo, nos termos dos decretos 24.599, de 13 de Julho de 1934, e 24.729, de 23 de Agosto do mesmo anno.

Porto de Cananéa — Providenciou a Divisão sobre o expediente relativo á communicação do registro, pelo Tribunal de Contas, do contracto celebrado em 19 de Outubro de 1933, para construcção, uso e gozo do Porto de Cananéa, com os respectivos concessionarios, Gastão de Almeida e Silva, Mario de Almeida e Silva e herdeiros de Dagoberto de Almeida e Silva.

Porto de Paranaguá — A Divisão informou sobre a tomada de contas relativa ao 1º e 2º semestre de 1932; sobre a renda de 2 %, ouro, relativa aos periodos comprehendidos entre 1º de Março e 31 de Dezembro de 1932 e Janeiro a Junho de 1933; sobre a contribuição para despesa de fiscalização do porto; sobre a conversão do mil réis, papel, da parte fixada em dollares, no orçamento das obras de Paranaguá; e sobre as tomadas de contas do 1º e 2º semestres de 1933.

Porto de São Francisco — Foram prestadas informações sobre o Aviso n. 27, de 11 de Maio, do Ministerio da Justiça, relativo aos serviços executados no porto de São Francisco e sobre a rescisão do contracto de concessão ao Estado, feita pelo decreto n. 24.292, de 25 de Maio de 1934.

Portos de Itajahy e Laguna — Foi apenas informada uma papeleta da Secretaria de Estado, relativa ao reinicio das obras dos portos de Itajahy e Laguna.

Porto do Rio Grande — Informou a Divisão: sobre as tomadas de contas relativas aos annos de 1932, 1933 e 1934; sobre a entrega, ao Estado, da renda da taxa de 2 %, ouro, e 7 %, ouro, arrecadada de 1º de Outubro de 1931 a 31 de Julho de 1934; sobre cobrança da taxa de 2 %, ouro, para materiaes importados pelo Estado; sobre o plano de arrendamento da ilha situada a leste do Novo Porto; sobre modificação de clausulas do contracto de locação feito entre o Estado e a Compania Americana de Construcciones y Pavimientos S. A.

Portos de Porto Alegre e Pelotas — Foi informado o processo relativo ao accordo provisorio entre a Viação Ferrea do Rio Grande do Sul e a Administração do Porto de Porto Alegre, assim como o referente á alteração da clausula II, do novo contracto.

Porto de Corumbá — Foi elaborada a minuta do decreto e do contracto de concessão das obras de melhoramento do porto de Corumbá e de Porto Esperança, ao Estado de Matto Grosso.

ESTATISTICA

(4ª Divisão)

Além das informações que figuram, em resumo, nas paginas anteriores, encontrará V. Exa., a seguir, dados muito detalhados e estudo comparativo dos mesmos, relativos á estatistica de Navegação e de Portos.

Levada a effeito a reforma que fundiu as duas Inspectorias de Portos, Rios e Canaes e de Navegação, só em Setembro de 1934, puderam ser installados os trabalhos da 4ª Divisão, á qual competem os serviços de Estatistica.

Reunidos, dess'arte, esses serviços, que eram feitos pelas duas referidas Inspectorias, ficaram os trabalhos da 4ª Divisão divididos, naturalmente, em duas partes; 1º A **estatistica de navegação,** relativa ás linhas de navegação no Brasil e respectivo movimento de passageiros e mercadorias, receita, despesa, etc. 2ª A **estatistica dos portos**, referente ao movimento de mercadorias e de navios nos portos, utilização das installações portuarias, renda respectiva, etc.

Assim, de accordo com essa Divisão, passo a considerar os trabalhos affectos á 4ª Divisão.

Estatistica de navegação

A estatistica relativa á navegação, serviço anteriormente a cargo de uma secção da extincta Inspectoria de Navegação, esteve paralysada de 1930 a 1933, com a extincção daquella repartição e sequencia do periodo transitorio para a execução, em Julho de 1934, da reforma que fundiu as duas Inspectorias, de sorte que, ao installar a 4ª Divisão os seus trabalhos, achava-se organizada a estatistica de navegação, apenas até ao anno de 1929.

Não sendo possivel, desde logo, confeccionar a estatistica do anno de 1934, em virtude da difficuldade da obtenção, a tempo, dos dados relativos a algumas emprezas de navegação cujos navios trafegam em regiões longinquas, organizou-se a estatistica de navegação referente ao anno de 1933, cujos resultados aqui resumo, devendo apresentar, opportunamente, os dados sobre o anno de 1934, alem das informações referentes aos annos de 1930, 1931 e 1932.

I

Como parte preliminar á estatistica de navegação, seguem-se quatro quadros que consignam elementos de real utilidade, como sejam: posição geographica, profundidade e distancias entre os principaes portos, relação das emprezas de navegação, sob a jurisdicção deste Departamento, e classificação das emprezas pela natureza da navegação.

PORTOS	COORDENADAS GEOGRAPHICAS		DISTANCIAS EM MILHAS			Profundidade do porto em maré minima
	Latitude	Longitude	ENTRE SI		Ao Rio de Janeiro	
			Norte	Sul		
Manáos	3° 8′ 5″	60° 0′ 0″	—	880	3.048	19m,00
Belém	1°17′ 7″	48°29′ 2″	880	370	2.172	6m,50
São Luiz	2°31′ 8″	44°16′ 8″	370	199	1.882	6m,50
Amarração	2°52′ 9″	31°39′ 0″	199	60	1.708	2m,50
Camocim	2°54′ 0″	40°51′ 0″	60	178	1.663	7m,00
Fortaleza	3°43″ 3′	38°30′ 0″	178	265	1.494	8m,00
Natal	5°47′ 0″	35°11′ 7″	265	67	1.238	8m,00
Parahyba	7° 6′ 5″	34°53′ 0″	67	9	1.171	2m,00
Cabedello	6°58′ 0″	34°50′ 5″	9	84	1.162	8m,00
Recife	8°31′ 7″	34°53′ 0″	84	129	1.078	8m,00
Jaraguá	9°40′33″	35°44′ 0″	129	123	966	7m,50
Aracajú	10°53′ 6″	37°36′ 6″	123	168	878	10m,00
Bahia	13° 0′ 6″	38°31′ 9″	165	120	746	10m,00
Ilhéos	14°48′ 1″	39° 0′ 9″	120	369	652	8m,00
Victoria	20°19′ 5″	40°17′ 4″	362	207	279	10m,00
Cabo Frio	22°52′40″	42° 3′ 0″	207	79	79	2m,00
Rio de Janeiro	22°54′ 3″	43°10′ 3″	4	4	—	10m,00
Santos	23°38′ 2″	46°20′ 9″	206	167	206	8m,00
Paranaguá	25°31′ 3″	48°30′ 8″	167	65	349	7m,50
São Francisco	26°14′17″	48°41′33″	65	60	359	6m,00
Itajahy	26°55′33″	48°36′56″	60	50	392	5m,00
Florianopolis	27°35′ 8″	48°34′ 0″	50	62	416	2m,50
Laguna	28°30′ 8″	48°47′ 3″	42	302	462	5m,00
Rio Grande	32° 1′ 5″	52° 8′ 0″	302	2.163	740	8m,00
Corumbá	19° 0′ 0″	57°39′ 2″	2.163	—	2.903	2m,50

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Distancia entre os principaes portos maritimos

TRECHO NORTE

	Victoria	Bahia	Aracajú	Maceió	Recife	Cabedello	Natal	Macau	Mossoró	Fortaleza	Tutoya	São Luiz	Pará
Ro de Janeiro	270	745	910	1.015	1.135	1.205	1.285	1.415	1.450	1.555	1.805	1.945	2.295
Victoria	—	475	640	745	865	935	1.015	1.145	1.180	1.285	1.535	1.675	2.025
Bahia	—	—	165	270	390	460	540	670	705	810	1.060	1.200	1.550
Aracajú	—	—	—	105	225	295	375	505	540	645	895	1.035	1.385
Maceió	—	—	—	—	120	190	270	400	435	540	790	930	1.280
Recife	—	—	—	—	—	70	150	280	315	420	670	810	1.160
Cabedello	—	—	—	—	—	—	80	210	245	350	600	740	1.090
Natal	—	—	—	—	—	—	—	130	165	270	520	660	1.010
Macau	—	—	—	—	—	—	—	—	35	140	390	530	880
Mossoró	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	355	495	845
Fortaleza	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	255	390	740
Tutoya	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	140	490
São Luiz	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	350

TRECHO SUL

	Santos	Paranagua	S. Francisco	Itajahy	Florianopolis	Rio Grande	Pelotas	Porto Alegre
Rio de Janeiro	210	375	440	500	540	890	920	1 070
Santos	—	165	230	290	330	680	710	860
Paranaguá	—	—	65	125	165	515	545	695
São Francisco	—	—	—	60	100	450	480	630
Itajahy	—	—	—	—	40	390	420	570
Florianopolis	—	—	—	—	—	350	380	530
Rio Grande	—	—	—	—	—	—	30	180
Pelotas	—	—	—	—	—	—	—	150

CLASSIFICAÇAO DAS COMPANHIAS E EMPREZAS, SEGUNDO A NATUREZA DAS LINHAS DE NAVEGAÇÃO

1) **Navegação de Longo curso e de cabotagem:**

1 — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.

2 — Companhia Commercio e Navegação.

2) **Navegação de cabotagem e fluvial:**

1 — The Amazon River Steam Navigation Company (1911), Ltd.

3) **Navegação de cabotagem:**

1 — Companhia Nacional de Navegação Costeira.

2 — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos.

3 — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional.

4 — Companhia Nacional de Navegação Hoepcke.

4) **Navegação fluvial:**

1 — Navegação dos Autazes.

2 — Navegação do Alto Tapajós.

3 — Empreza de Navegação dos rios Mamoré e Guaporé.

4 — Empreza Clemente C. Cantanhede.

5 — Companhia Fluvial Maranhense.

6 — Empreza Lloyd Maranhense.

7 — Empreza de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco.

8 — Empreza Viação do São Francisco.

9 — Navegação Mineira do São Francisco.

10 — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso.

11 — Estrada de Ferro Santa Catharina.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Companhias e emprezas de navegação sob jurisdicção do Departamento

Numero de ordem	COMPANHIAS E EMPREZAS	NAVEGAÇÃO				SUBVENÇÃO FEDERAL
		Especificação	Linhas	Extensão *Milhas*	Rios navegados	
1	« The Amazon River Steam Navigation Company (1911) Limited ». Séde — Belém — Estado do Pará	Maritima e Fluvial.	Belém ao Oyapock	823	Rio Amazonas. Rio Oyapock.	3 000 :000$000
		Fluvial	Belém ao Madeira	1.538	Rio Amazonas e Madeira.	
		Fluvial	Belém ao Purús-Acre	3.219	Rio Amazonas e Purús.	
		Fluvial	Belém ao Solimões Javary	1.750	Rio Amazonas, Solimões e Javary.	
		Fluvial	Belém ao Tapajós	710	Rio Amazonas e Tapajós.	
		Fluvial	Manáos a Santa Izabel	423	Rio Negro.	
		Fluvial	Manáos a Porto Velho	660	Rio Negro, Amazonas e Madeira	
		Fluvial	Manáos a Cruzeiro do Sul	2.435	Rio Negro, Solimões e Juruá.	
		Fluvial	Manáos a Caracarahy	540	Rio Negro e Branco.	
2	Navegação dos Autazes (Antonio Mendes Peixoto). Séde — Manáos — Estado do Amazonas	Fluvial	Entre Manáos e Castello	325	Rios Negro, Amazonas e Madeira	96 :000$000
3	Empreza de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé. Séde — Guajará Mirim — Estado de Matto Grosso.	Fluvial	Entre Guajará Mirim e Villa Bella de Matto Grosso	765	Rios Mamoré e Guaporé	150 :000$000
4	Navegação do Alto Tapajós (José Fernandes Antunes). Séde — Belém — Estado do Pará.	Fluvial	De Itatiuba e os limites de Matto Grosso	320	Rio Tapajós	36 :000$000
5	Empreza Clemente Catanhede. Séde — Caxias — Estado do Maranhão.	Fluvial	Entre Caxias e Picos	154	Rio Itapicurú	60 :000$000
6	Companhia Fluvial Maranhense. Séde — São Luiz — Estado do Maranhão	Fluvial	São Luia a Caxias	276	Rio Itapicurú	99 :654$000
		Fluvial	São Luiz a Pedreiras	277	Rio Mearim.	
		Fluvial	São Luiz a Engenho Central	80	Rio Pindaré.	
		Fluvial	São Luiz a Cajapió	70	Rio Cajapió.	
7	Empreza Lloyd Maranhense. Séde — São Luiz — Estado do Maranhão	Fluvial	São Luiz a Caxias	276	Rio Itapicurú	100 :000$000
		Fluvial	São Luiz a Pedreiras	277	Rio Mearim.	
		Fluvial	São Luiz a Engenho Central	80	Rio Pindaré.	
		Fluvial	São Luiz a Morros	70	Rio Munim.	
8	Empreza de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	Fluvial	Entre Penedo e Piranhas	105	Rio Baixo São Francisco	100 :000$000

Numero de ordem	COMPANHIAS E EMPREZAS	NAVEGAÇÃO				SUBVENÇÃO FEDERAL
		Especificação	Linhas	Extensão *Milhas*	Rios navegados	
9	Empreza Viação do São Francisco	Fluvial	Joazeiro a Pirapora	740	Rio São Francisco	400 :000$000
	Séde — Joazeiro — Estado da Bahia	Fluvial	Januaria a Pirapora	177	Rio São Francisco.	
		Fluvial	Joazeiro a Barreiras	426	Rio São Francisco e Rio Grande	
		Fluval	Barra a São Marcello	410	Rio Preto e Rio Grande.	
		Fluvial	Joazeiro a Bôa Vista	81	Rio São Francisco.	
		Fluvial	Joazeiro a Santa Maria	459	Rio São Francisco e Rio Corrente.	
10	Navegação Mineira do São Francisco	Fluvial	Pirapora a Joazeiro	740	Rio São Francisco e Paracatú.	
	Séde — Pirapora — Estado de Minas.	Fluvial	Pirapora a Burity	480	Rio São Francisco e Paracatú.	300 :000$000
11	Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso	Fluvial	Jupiá a Salto das Sete Quedas	594	Rio Paraná	150 :000$000
	Séde — São Paulo.	Fluvial	Porto Tibiricá a Porto Alegre	114	Rios Paraná, Pardo e Anhanduhy.	
		Fluvial	Porto Tibiriçá a Porto Guassú	324	Rios Paraná, Ivinheima e Brilhante.	
12	Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro	Maritima	Santos-Hamburgo	6.077		20.000 :000$000
	Séde — Rio de Janeiro	Maritima	Manáos-Montevidéo	4.316		
		Maritima	Rio-Belém	2.295		
		Maritima	Rio-Porto Alegre	1.070	Lagôa dos Patos.	
		Maritima	Rio-Penedo	1.067		
		Maritima	Rio-Laguna	560		
		Lacustre	Rio Grande-Santa Victoria do Palmar	204	Lagôas dos Patos e Mirim.	
		Fluvial	Corumbá-Montevidéo	—	Rios Prata, Paraná e Paraguaya	
		Maritima	Santos-New Orleans	—		
		Maritima	Rio-Tutoya	1.805		
		Maritima	Rio-Laguna	560		
		Maritima	Recife-Porto Alegre	2.205	Lagôa dos Patos.	
		Maritima	Rio-Buenos Ayres	1.312	Rio da Prata.	
13	Companhia Nacional de Navegação Costeira	Maritima	Rio Grande-Pará	4.221		
	Séde — Rio de Janeiro	Maritima	Porto Alegre-Cabedello	2.738		7.020 :000$000
		Maritima	Porto Alegre-Aracajú	2.297		
		Maritima	Imbituba-Rio de Janeiro	676		
14	Companhia Commercio e Navegação	Maritima	Rio-Pará	2.295		Contracto de 12 de Agosto de 1931 e Dec. 20.224 de 18 de Julho de 1931.
	Séde — Rio de Janeiro	Maritima	Rio-Porto Alegre	1.070		
		Maritima	Rio-Amarração ou Tutoya	1.805		
15	Sociedade Anonyma Lloyd Nacional	Maritima	Porto Alegre-Cabedello	2.738		Não tem.
		Maritima	Ro Grande-Ceará	2.952		
		Maritima	Rio Grande-Pará	4.221		

16	Companhia de Navegação São João da Barra e Campos	Maritima e Fluvial	Rio São Matheus	401	Rio São Matheus	Não tem
	Séde — Rio de Janeiro	Maritima	Rio-Paranaguá-Antonina	515		
		Maritima e Fluvial	Rio-Rio Doce	330	Rio Doce	
		Maritima	Rio-Imbituba	545		
17	Empreza Nacional de Navegação Hoepcke	Maritima	Florianopolis-Rio	540		Não tem
	Séde — Florianopolis — Estado de Santa Catharina	Maritima	Florianopolis-Laguna	60		
		Maritima	Florianopolis-Paranaguá	165		
18	Estrada de Ferro de Santa Catharina	Maritima	Blumenau-Itajahy	71		Não tem
	Séde —					

II

Para a apuração dos mappas geraes das linhas de navegação e navios em trafego, do consumo de combustivel, lubrificantes e estopa, do transporte de passageiros, animaes e carga, da receita correspondente de subvenções, renda bruta e custeio, bem como dos coefficientes de trafego utilizou-se a 4ª Divisão, relativamente ao anno de 1933, de 3.044 quadros de viagens, assim discriminados:

1	— The Amazon River Steam Navigation Cº. Ltd.	277
2	— Navegação dos Autazes	24
3	— Navegação do Alto Tapajós	28
4	— Empreza de Navegação dos Rios Mamoré e Guaporé	12
5	— Empreza Clemente C. Cantanhede	24
6	— Companhia Fluvial Maranhense	46
7	— Empreza Lloyd Maranhense	30
8	— Empreza de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco	51
9	— Empreza Viação de São Francisco	71
10	— Navegação Mineira do São Francisco	86
11	— Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro	718
12	— Companhia Nacional de Navegação Costeira	667
13	— Companhia Commercio e Navegação	386
14	— Sociedade Anonyma Lloyd Nacional	270
15	— Companhia de Navegação São João da Barra e Campos	14
16	— Companhia Viação São Paulo-Matto Grosso	56
17	— Empreza Nacional de Navegação Hoepcke	123
18	— Estrada de Ferro Santa Catharina	161
		3.044

Linhas em trafego — Abaixo segue a relação das linhas de navegação com indicação das distancias em milhas, constantes dos respectivos contractos das diversas companhias ou emprezas de navegação, relativamente ao anno de 1933.

NOMES	MILHAS
1 — The Amazon River Steam Navigation Cº. (1911):	
Belém ao Oyapock	823
Belém ao Madeira	1.538
Belém ao Purús-Acre	3.219
Belém ao Solimões-Javary	1,750
Belém ao Tapajós	710
Manáus ao Rio Negro	423
Manáus ao Porto Velho	670
Manáus ao Cruzeiro do Sul	2.435
2 — Navegação dos Autazes:	
Entre Manáos e Castello	325
3 — Navegação do Alto Tapajós:	
Entre Itaituba até os limites de Matto Grosso	320
4 — Empreza de Navegação dos rios Mamoré e Guaporé:	
Entre Guajará-Mirim e Villa Bella de Matto Grosso	765
5 — Empreza Clemente C. Cantanhede:	
Entre Caxias e Picos	154
6 — Companhia Fluvial Maranhense:	
São Luiz a Caxias	276
São Luiz a Pedreiras	277
São Luiz a Engenho Central	80
São Luiz a Cajapió	70

7 — Empreza Lloyd Maranhense:

São Luiz a Caxias	276
São Luiz a Pedreiras	277
São Luiz a Engenho Central	80
São Luiz a Morros	70

8 — Empreza de Navegação Fluvial do Baixo São Francisco:

Penêdo a Piranhas	103

9 — Empreza Viação do São Francisco:

Joazeiro a Pirapóra	740
Januaria a Pirapóra	177
Joazeiro a Barreiras	426
Barra a São Marcello	410
Joazeiro a Bôa Vista	81
Joazeiro a Santa Maria	459

10 — Navegação Mineira do São Francisco:

Pirapóra a Joazeiro	740
Pirapóra a Burity	480

11 — Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro:

Santos-Hamburgo	6.077
Manáos-Montevidéo	4.316
Rio-Belém	2.295
Rio-Penêdo	1.067
Rio-Porto Alegre	1.070
Rio-Laguna	560
Rio Grande-Santa Victoria do Palmar	204
Corumbá-Montevidéo	—
Santos-New York-New Orleans	—
Rio-Tutoya	1.805
Rio-Lagina (cargas)	560
Recife-Porto Alegre	2.205
Rio-Buenos Ayres	1.315
Rio Grande-Pará	4.221
Porto Alegre-Cabedello	2.778
Porto Alegre-Aracaju	2.297
Imbituba-Rio de Janeiro	676

12 — Companhia Nacional de Navegação Costeira:

Rio Grande-Pará	4.221
Porto Alegre-Cabedello	2.738
Porto Alegre-Aracajú	2.297
Imbituba-Rio de Janeiro	676

13 — Companhia Commercio e Navegação:

Rio-Pará	2.295
Rio-Porto Alegre	1.070
Rio-Amarração ou Tutoya	1.805

14 — Sociedade Anonyma Lloyd Nacional:

Porto Alegre-Cabedello	2.738
Rio Grande-Ceará	2.952
Rio Grande-Pará	4.221

15 — Companhia de Navegação São João da Barra e Campos:

Rio-São Matheus	401
Rio-Paranaguá-Antonina	515
Rio-Rio Doce	530
Rio-Imbituba	545

16 — Companhia de Viação São Paulo-Matto Grosso:

Jupiá a Salto das Sete Quédas	594
Porto Tibiriçá a Porto Alegre	114
Porto Tibiriçá a Porto Guassú	324

17 — Empreza Nacional de Navegação Hoepcke:

Florianopolis-Rio	540
Florianopolis-Laguna	60
Florianopolis-Paranaguá	165

18 — Estrada de Ferro Santa Catharina:

Blumenau a Itajahy	71

Navios em trafego — No anno de 1933, estiveram em trafego 183 vapores das companhias ou emprezas, com 373.433 toneladas brutas, 230.785 toneladas liquidas e 377.015 de capacidade de carga, conforme discrimina o quadro que se segue:

NOMES	Numero de Vapores	TONELAGEM		
		Bruta	Liquida	De carga
1 — The Amazon River S. N. Cº., Ltd	21	10.324	6.508	10.018
2 — Navegação dos Autazes	1	—	—	—
3 — Navegação do Alto Tapajós	1	—	—	13
4 — Emp. Nac. dos rios Mamoré e Guaporé	3	—	—	30
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	3	—	—	51
6 — Comp. Fluvial Maranhense	6	478	384	444
7 — Emp. Lloyd Maranhense	5	318	249	284
8 — Emp. Nav. Fluvial B. S. Francisco	2	384	288	240
9 — Emp. Viação do São Francisco	8	570	364	318
10 — Nav. Mineira do São Francisco	8	766	550	540
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	64	240.058	149.018	245.554
12 — Comp. Nac. Navegação Costeira	19	51.030	30.318	39.980
13 — Comp. Commercio e Navegação	14	27.040	16.948	34.220
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional	18	39.609	24.729	43.000
15 — Comp. Nav. São João da Barra e Campos	1	433	259	480
16 — Comp. Viação São Paulo-Matto Grosso	4	144	90	83
17 — Emp. Nac. Navegação Hoepcke	3	2.210	1.043	1.730
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina	2	69	30	30
Total	183	373.433	290.785	377.015

Viagens redondas, milhas navegadas e dias de viagem — Foram effectuadas 1.805 viagens redondas, com o percurso de 3.673.950 milhas, sendo 38.525 o numero de dias de duração dessas viagens, conforme fica discriminado no quadro que se segue:

NOMES	Viagens redondas	Milhas navegadas	Dias de viagem
1 — The Amazon River S. N. Cº., Ltd	153	331.176	4.222
2 — Navegação dos Autazes	24	15.600	145
3 — Navegação do Alto Tapajós	12	7.692	234
4 — Emp. Nav. rios Mamoré e Guaporé	12	18.384	297
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	24	7.234	231
6 — Comp. Fluvial Maranhense	46	17.762	477
7 — Emp. Lloyd Maranhense	30	11.748	378
8 — Emp. Nav. Fluvial Baixo São Francisco	51	10.506	204
9 — Emp. Viação do São Francisco	71	81.298	2.016
10 — Naveg. Mineira do São Francisco	86	83.086	1.944
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	495	1.864.045	15.123
12 — Comp. Nac. Navegação Costeira	267	619.493	4.800
13 — Comp. Commercio e Navegação	98	240.533	3.404
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional	82	260.939	3.173
15 — Comp. Nav. São João da Barra e Campos	14	11.508	197
16 — Comp. Viação São Paulo-Matto Grosso	56	21.153	423
17 — Emp. Nac. Navegação Hoepcke	123	60.318	885
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina	161	11.475	322
Total	1.805	3.673.950	38.525

Consumo de combustivel, lubrificante e estopa — Pelo quadro abaixo se verifica o consumo nas viagens realizadas em 1933, que foi num total de 426,38 toneladas de carvão, 134.367 toneladas de lenha, 90.225.470 litros de oleo, 22.503 litros de kerozene, 742.409 litros de lubrificantes e 56.213 kilogrammas de estopa:

Consumo de combustivel, lubrificante e estopa

NOMES	Carvão	Lenha	Oleo	Lubrificante	Estopa
1 — Amazon River	1.474.700	103.649.740	—	11.398	861
2 — Nav. Autazes	—	2.375.000	—	1.015	27
3 — Nav. Tapajós	—	—	1.960	1.200	51
4 — Emp. Mamoré e Guaporé	—	847.925	—	1.469	13
5 — Emp. C. Cantanhede	—	473.600	—	724	222
6 — Cº. Fl. Maranhense	—	891.685	—	1.375	156
7 — Emp. L. Maranhense	—	524.289	—	977	70
8 — Emp. F. B. São Francisco	—	11.961.200	—	978	580
9 — Emp. V. São Francisco	—	13.844.800	—	15.308	339
10 — Nav. M. São Francisco	—	6.341.620	—	6.800	398
11 — Ll. Brasileiro	399.739.183	—	52.875.039	397.380	31.554
12 — C. N. N. Costeira	54.610.500	—	33.678.560	157.804	9.664
13 — C. C. Navegação	32.390.366	—	—	34.275	3 732
14 — S. A. L. Nacional	21.613.330	—	3.664.861	98.464	7.029
15 — C. N. São João da Barra	747.000	—	—	1.106	121
16 — C. V. São Paulo-Matto Grosso	—	1.757.775	5.050	2.910	114
17 — Emp. N. N. Hoepcke	5.733.000	—	—	8.646	1.405
18 — E. F. Santa Catharina	—	1.699.012	—	580	186
Total	426.303.059	134.365.646	90.225.470	742.409	56.213

Transporte de passageiros e animaes — O quadro que se segue discrimina, por companhias ou emprezas, o transporte effectuado em 1933, num total de 116.434 passageiros de 1ª classe, 16.379 de 2ª classe e 100.112 de 3ª classe, bem como 3.149 animaes:

NOMES	PASSAGEIROS			Animaes
	1ª	2ª	3ª	
1 — Amazon River	7.162	—	7.466	2.037
2 — Navegação dos Autazes	662	—	382	802
3 — Naveg. do Alto Tapajós	2	—	—	—
4 — Emp. Nav. dos rios Mamoré e Guaporé	49	—	174	7
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	32	—	—	—
6 — Comp. Fluvial Maranhense	491	—	393	—
7 — Emp. Lloyd Maranhense	147	—	78	—
8 — Emp. Nav. Fluvial Baixo São Francisco	1.926	—	3.588	—
9 — Emp. Viação do São Francisco	2.105	6.367	—	64
10 — Nav. Mineira do São Francisco	3.446	3.458	—	—
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	56.714	3.772	59.310	—
12 — Comp. Nac. Nav. Costeira	32.803	2.441	20.864	55
13 — Comp. Commercio e Navegação	471	—	779	177
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional	3.387	—	—	—
15 — Comp. Nav. São João da Barra e Campos	—	—	—	—
16 — Comp. Viação São Paulo-Matto Grosso	170	341	—	—
17 — Emp. Nac. Navegação Hoepcke	6.380	—	5.278	—
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina	492	—	1.800	7
Total	116.439	16.379	100.112	3 149

Transporte de carga — O seguinte quadro discrimina, por volumes e peso, a carga transportada, num total de 30.950.951, pesando 2.022.980 toneladas, no anno de 1933:

NOMES	VOLUMES	PESO EM KILOS
1— The Amazon River S. N. Cº. (1911) Ltd.	1.244.272	40.404.222
2 — Navegação dos Autazes	6.069	311.327
3 — Navegação do Alto Tapajós	3.755	139.276
4 — Emp. Navegação dos rios Mamoré e Guaporé	6.746	256.633
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	4.643	210.576
6 — Comp. Fluvial Maranhense	49.257	2.373.651
7 — Emp. Lloyd Maranhense	48.839	1.714.789
8 — Emp. Navegação Fluvial Baixo São Francisco	4.700	266.397
9 — Emp. Viação do São Francisco	357.113	8.207.314
10 — Nav. Mineira do São Francisco	350.579	11.187.532
11 — Comp. Navegação Lloyd Brasileiro	15.642.242	1.023.410.562
12 — Comp. Nacional de Navegação Costeira	6.913.044	425.372.945
13 — Comp. Commercio e Navegação	1.859.771	210.043.535
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional	3.223.056	224.029.617
15 — Comp. Nav. São João da Barra e Campos	23.581	4.938.422
16 — Comp. Viação São Paulo-Matto Grosso	23.169	763.644
17 — Emp. Nac. de Navegação Hoepcke	1.035.347	55.753.554
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina	149.757	13.605.890
Total	30.950.951	2.022.979.877

Receita de passagens, carga, animaes e diversas — As receitas de trafego, num total de 25.843:629$804 de passagens, 134.576:672$041 de cargas, 72:603$670 de animaes e 11.258:575$582 de diversas, relativamente a 1933, acham-se discriminadas no seguinte quadro:

NOMES	PASSAGENS	CARGAS	ANIMAES	DIVERSAS
1 — The Amazon River S. N. Cº. Ltd.	799:913$400	2.507:455$950	36:869$700	35:933$550
2 — Navegação dos Autazes	9:528$000	11:186$300	8:046$000	4:667$000
3 — Navegação do Alto Tapajós	190$000	33:875$520	—	—
4 — Emp Nav. dos rios Mamoré Guaporé	11:418$100	14:039$500	194$700	1:079$900
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede	2:112$000	21:352$070	—	—
6 — Comp. Fluvial Maranhense	26:139$350	162:274$990	—	—
7 — Emp. Lloyd Maranhense	5:151$260	102:226$040	—	—
8 — Emp. Nav. Fl. Baixo São Franicsco	20:254$160	1:834$530	—	854$950
9 — Emp. Viação do São Francisco	461:411$195	501:226$632	889$770	902$705
10 — Nav. Mineira do São Francisco	280:283$500	623:689$800	—	—
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro	16.002:608$531	71:089:151$350	—	7.332:086$260
12 — Comp. Nac. Navegação Costeira	7.124:299$258	30.040:408$059	4:466$500	3.792:891$448
13 — Comp. Commercio e Navegação	26:354$900	10.893:526$820	22:026$000	—
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional	581:047$350	15.312:351$680	—	—
15 — Comp. N. S. João da Barra e Campos	—	306:080$500	—	—
16 — Comp. Viação S. Paulo-Matto Grosso	29:472$600	50:530$700	—	72:775$500
17 — Emp. Nac. Navegação Hoepcke	458:814$300	2.782:321$900	—	—
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina	4:631$900	123:159$700	111$000	17:386$470
Total	25.843:629$804	134.576:672$041	72:603$670	11.258:575$583

Subvenções, renda bruta, custeio, renda liquida ou deficit — O total de subvenções em 1933 foi de 29.322:722$394; a renda bruta de 201.074:203$592; o custeio, de réis 163.147:569$930, resultando a renda liquida total de 37.926:633$662, conforme o quadro que se segue.

Convém, entretanto, ter bem em vista que, quanto á renda liquida, não se acham deduzidas, nas quantias consignadas neste quadro as despesas relativas á administração, pessoal operario, etc., etc., de sorte que, na realidade, existe deficit em diversas companhias ou emprezas, relativamente ás quaes estão consignadas rendas liquidas.

NOMES	SUBVENÇÃO	RENDA BRUTA	CUSTEIO	RENDA LIQUIDA	DEFICIT
1 — Amazon River S. N. Cº. (1911) Ltd.....	2.634 :037$996	6.014 :210$996	3.441 :677$230	2.572 :533$366	—
2 — Navegação dos Autazes.....	96 :000$000	129 :427$300	89 :370$200	40 :057$100	—
3 — Navegação do Alto Tapajós.....	36 :000$000	70 :065$520	70 :754$850	—	689$330
4 — Emp. Nav. Mamoré e Guaporé.....	150 :000$000	176 :732$200	123 :607$200	53 :125$000	—
5 — Emp. Clemente C. Cantanhede.....	58 :750$000	82 :214$070	67 :618$100	14 :595$970	—
6 — Comp. Fluvial Maranhense.....	74 :893$500	263 :307$840	125 :723$920	137 :583$920	—
7 — Emp. Lloyd Maranhense.....	49 :929$000	157 :306$300	77 :835$400	79 :470$900	—
8 — Emp. Nav. Fluvial Baixo São Francisco....	98 :073$510	121 :017$150	112 :197$150	8 :820$000	—
9 — Emp. Viação do São Franciso.....	207 :200$000	1.171 :630$302	748 :636$544	422 :993$758	—
10 — Nav. Mineira do São Francisco.....	232 :320$000	1.136 :293$300	723 :325$320	412 :967$980	—
11 — Comp. Nav. Lloyd Brasileiro.....	19.768 :497$072	114.192 :343$213	92 :851 .644$699	21.340 :698$514	—
12 — Comp. Nac. Nav. Costeira.....	5.847 :845$616	46.809 :910$881	35.722 :146$621	11 087 :764$260	—
13 — Comp. Commercio e Navegação.....	—	10.941 :907$720	11.376 :757$050	—	434 :849$330
14 — Soc. Anonyma Lloyd Nacional.....	—	15.893 :399$030	14.145 :147$240	1.748 :251$790	—
15 — Comp. Nav. São João da Barra e Campos..	—	306 :080$500	200 :448$532	105 :631$968	—
16 — Comp. Viação São Paulo-Matto Grosso.....	69 :175$700	221 :952$300	129 :750$900	92 :201$400	—
17 — Emp. Nac. Nav. Hoepcke.....	—	3.241 :136$200	3.045 :952$600	195 :183$600	—
18 — Estrada de Ferro Santa Catharina.....	—	145 :269$170	94 :976$374	50 :292$796	—
Total.....	29.322 :722$394	201.074 :203$592	163.147 :569$930	38.362 :172$322	435 :538$660

Coefficientes de trafego em 1933 — Deduzidos dos algarismos acima expostos, resultam os seguintes coefficientes de trafego relativos ao anno de 1933, por viagem e por milha:

Por viagem:

Passageiros	129
Receita de passageiros	14 :317$000
Peso de carga transportada	1.120.764 kgs.
Receita de carga	74 :557$713
Consumo de combustivel (carvão)	236.182 kgs.
Consumo de combustivel (lenha)	74.441 kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	49.986 lts.
Consumo de lubrificante	411
Consumo de estopa	31 kgs.
Receita total	111 :398$450

Por milha:

Receita de passageiros	7$034
Peso de carga transportada	551 kgs.
Receita de carga	36$630
Consumo de combustivel (carvão)	116 kgs.
Consumo de combustivel (lenha)	37 kgs.
C9nsumo de combustivel (oleo)	25 lts.
Consumo de lubrificante	0,202 lts.
Consumo de estopa	—
Receita total	54$730

III

Dentre as diversas companhias ou emprezas cuja relação acima já foi dada, avultam cinco companhias principaes, que são: The Amazom River Steam Navigation Co. Ltd., Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, Companhia Nacional de Navegação Costeira, Companhia Commercio e Navegação e Sociedade Anonyma Lloyd Brasileiro. Relativamente a essas companhias, seguem-se cinco quadros comparativos do movimento de trafego nos annos de 1929 e 1933, com indicação das percentagens de augmento e diminuição, cabendo aqui fazer a mesma resalva anteriormente já feita com relação á renda liquida aqui consignada, isto é, que não se acham nella computadas despesas de administração, officinas, etc., de sorte a, na realidade, apparecer deficit real onde aqui apparece renda liquida.

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION Co. (1911) LTD.

	1929	1933	Differença em relação á 1929	Percentagem sobre 1929
Vaps. em trafego	25	21	— 4	— 16,0 %
Viags. realisadas	170	153	— 17	— 10,0 %
Dias de viagem	4.785	4.222	— 563	— 11,7 %
Milhas navegadas	352.139	331.176	— 20.963	— 5,9 %
Cons. comb. carvão	1.607.500	1.474.700	— 132.800	— 8,2 %
Cons. comb. lenha	138.892.390	103.649.740	— 55.242.650	— 25,3 %
Cons. lubrificante	20.338	11.398	8.940	— 43,9 %
Cons. estopa kgs	1.107	561	— 546	— 49,3 %
Numero de passageiros	25.248	14.628	— 10.620	— 42,0 %
Numero de volumes	1.353.172	1.244.272	— 108.900	— 8,0 %
Peso em kilos	57.174.657	40.404.222	— 16.770.435	— 29,3 %
Receita passagens	1.174:991$270	799:913$400	— 375:077$870	— 31,9 %
Receita cargas	3.586:411$840	2.507:455$950	— 1.078:955$890	— 30,0 %
Receita diversas	99:711$130	72:803$250	— 26:907$880	— 26,9 %
Receita total	4.861:114$240	3.380:172$600	— 1.480:941$640	— 30,4 %
Quota subvenção	2.275:999$992	2.634:037$996	358:038$004	— 15,7 %
Renda bruta total	7.137:114$232	6.014:210$596	— 1.122:903$636	— 15,7 %
Despesa de custeio	4.617:658$570	3.441:677$230	— 1.175:981$340	— 25,4 %
Renda liquida	2.519:455$662	2.572:533$366	53:077$704	2,1 %

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

	1929	1933	Differença em relação a 1929	Percentagem sobre 1929
Vaps. em trafego	78	64	— 14	—17,9 %
Viagens realisadas	471	495	24	5,0 %
Dias de viagem	18.401	15.123	— 3.278	— 17,8 %
Milhas navegadas	2.034.311	1.864.045	— 170.266	— 8,3 %
Cons. comb. carvão	346.526.680	309.739.183	— 36.787.497	— 10,6 %
Cons. comb. oleo	35.638.571	52.875.039	17.236.468	— 48,3 %
Cons. lubrificante	502.081	397.380	— 104.701	— 20,8 %
Cons. estopa kgs	43.463	31.554	— 11.909	— 27,4 %
Numero de passageiros	119.466	196.796	330	0,2 %
Numero de volumes	15.757.960	15.642.242	— 115.718	— 0,7 %
Peso em kilos	1.106.021.043	1.023.410.562	— 82.610.481	— 7,4 %
Receita passagens	14.288:002$672	16.002:608$531	1.714:605$859	12,0 %
Receita cargas	81.524:630$974	71.089:151$350	— 10.435:479$624	— 12,8 %
Receita diversas	4.946:605$038	7.332:086$448	2.385:481$410	48,2 %
Receita total	100.759:238$684	94.423:846$141	— 6.335:392$543	— 6,2 %
Quota subvenção	17.644:746$114	19.768:497$072	2.123:750$958	12,0 %
Renda bruta total	118.403:984$798	114.192:343$213	— 4.211:641$585	— 3,5 %
Despesa custeio	89.192:235$000	92.851:644$699	3.659:409$699	4,1 %
Renda liquida	29.211:749$798	21.340:698$514	— 7.871:051$284	— 26,9 %

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

	1929	1933	Differença em relação a 1929	Percentagem sobre 1929
Vaps. em trafego	26	19	— 7	— 26,0 %
Viags. realisadas	401	267	— 134	— 33,4 %
Dias de viagem	6.595	4.800	— 1.795	— 27,2 %
Milhas navegadas	918.731	619.493	— 299.238	— 32,5 %
Cons. comb. carvão	73.940.150	54.610.500	— 19.329.600	— 26,1 %
Cons. comb. oleo	40.280.570	33.678.560	— 6.602.010	— 16,3 %
Cons. lubrificante lts	196.935	157.804	39.131	— 19,8 %
Cons. estopa kgs	14.977	9.664	— 5.313	— 35,4 %
Numero de passageiros	89.673	56.108	— 33.565	— 37,4 %
Numero de volumes	8.933.967	6.915.044	— 2.020.923	— 22,6 %
Peso em kilos	497.053.077	425.372.945	— 71.680.132	— 14,4 %
Receita passagens	11.198:146$337	7.124:299$258	— 4.073:847$079	— 36,3 %
Receita cargas	38.106:102$390	30.040:408$059	— 8.065:694$331	— 21,1 %
Receita diversas	4.244:054$207	3.797:337$948	— 446:716$259	— 10,5 %
Receita total	53.548:302$934	40.962:065$265	— 12.586:237$669	— 23,5 %
Quota subvenção	6.900:809$102	5.847:845$616	— 1.052:963$486	— 15,2 %
Renda bruta total	60.449:112$036	46.809:910$881	— 13.639:201$155	— 22,5 %
Despesa de custeio	44.587:097$681	35.722:146$621	— 8.864:951$060	— 19,8 %
Renda liquida	15.862:014$355	11.087:764$260	— 4.774:250$095	— 30,1 %

COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

	1929	1933	Differença em relação a 1929	Percentagem sobre 1929
Vaps. em trafego	17	14	— 3	— 17,6 %
Viagens realisadas	153	98	— 55	— 35,9 %
Dias de viagem	4.423	3.404	— 1.019	— 23,0 %
Milhas navegadas	313.263	240.533	— 72.730	— 23,2 %
Cons. comb. carvão	35.720.216	32.390.356	— 3.329.860	— 9,3 %
Cons. comb. oleo	—	—	—	—
Cons. lubrificante lts	42.010	34.275	— 7.735	— 18,4 %
Cons. estopa kgs	5.114	3.732	— 1.382	— 27,9 %
Numeros de passageiros	10.348	1.250	— 9.098	— 87,9 %
Numero de volumes	2.789.826	1.859.771	— 930.055	— 33,3 %
Peso em kilos	274.497.798	210.043.535	— 64.454.263	— 23,4 %
Receita passagens	176:912$150	26:354$900	— 150.557$250	— 85,1 %
Receita cargas	14.862:396$980	10.893:526$820	— 3.968:870$160	— 26,7 %
Receita diversas	25:497$600	22:026$000	— 3:471$600	— 13,6 %
Renda bruta total	15.064:806$730	10.941:907$720	— 4.122:899$010	— 27,3 %
Despesa custeio	13.243:903$520	11.376:757$050	— 1.867:146$470	— 14,0 %
Renda liquida ou deficit	1.820:903$210	474:849$330	— 2.295:752$540	— 126,0 %

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

	1929	1933	Differença em relação a 1929	Percentagem sobre 1929
Vaps. em trafego	15	18	3	20,0 %
Viagens realisadas	125	82	— 43	— 34,4 %
Dias de viagem	4.627	3.173	— 1.454	— 31,4 %
Milhas navegadas	473.972	260.939	— 213.033	— 44,9 %
Cons. comb. carvão	37.895.016	21.613.330	— 16.281.686	— 42,9 %
Cons. comb. oleo	11.574.455	3.664.861	— 7.909.594	— 68,3 %
Cons. lubrificante lts	322.045	98.464	— 223.581	— 69,4 %
Cons. estopa kgs	15.865	7.020	— 8.845	— 56,7 %
Numeros passageiros	16.890	3.387	— 13.503	— 79,9 %
Numero volumes	6.330.332	3.223.066	— 3.107.266	— 49,0 %
Peso em kilos	381.540.606	224.029.617	— 157.510.989	— 41,2 %
Receita passagens	3.286:040$100	581:047$350	— 2.704:992$750	— 82,3 %
Receita cargas	29.461:609$110	15.312:351$680	— 14.149:257$430	— 48,0 %
Renda bruta total	32.783:649$210	15.893:399$030	— 16.890:250$180	— 51,5 %
Despesa custeio	24.404:120$710	14.145:147$240	— 10.258:973$470	— 42,0 %
Renda liquida	8.379:528$500	1.748:251$790	— 6.631:276$710	— 79,1 %

IV

Os tres grupos de quadros estatisticos acima apresentados comtên os dados de navegação sob a forma mais geral. Seguem-se agora, por fim, dados estatisticos mais minuciosos relativamente a cada companhia ou empreza, mostrando o movimento de trafego nas diversas linhas de navegação.

THE AMAZON RIVER STEAM NAVIGATION CO. LTD.

O contracto desta Companhia, celebrado a 31 de Agosto de 1912, por força do decreto n. 9.708, de 7 do mesmo mez, terminou a 31 de Agosto de 1922, continuando, entretanto, o serviço a ser feito a titulo precario.

A respectiva subvenção foi elevada a 3.000:000$000, por despacho do Sr. Ministro da Viação de 28 de Junho de 1933, communicado a este Departamento por officio numero 2.323/33, da Directoria Geral de Contabilidade desse Ministerio, com a obrigação de serem restabelecidas as linhas do Tapajós e a de Manáos a Caracarahy, no Rio Branco. Aquellas vêm sendo realizadas de dois em dois mezes e esta mensalmente, desde Julho do anno citado.

A Companhia recebeu em 1933 a subvenção de 2.634:037$996.

Além das linhas contractadas abaixo mencionadas, mantem a Companhia com regularidade as denominadas: Alto Purús-Acre, Alto Purús-Yaco, Alto Juruá e Tarauacá, que são complementares das linhas do Purús-Acre e Juruá.

1. — Linhas em trafego — Manteve a companhia durante o anno de 1933 as seguintes linhas:

1. Linha de Belém ao Oyapock — uma viagem mensal.
2. Linha de Belém ao Madeira — duas viagens mensaes.
3. Linha de Belém ao Purús-Acre — uma viagem mensal.
4. Linha de Belém ao Solimões — uma viagem mensal.
5. Linha de Belém ao Tapajós — uma viagem de 2 em 2 mezes.
6. Linha de Manáos ao Juruá — uma viagem mensal.
7. Linha de Manáos ao Rio Negro — uma viagem mensal.
8. Linha de Manáos a Porto Velho — uma viagem mensal.

2. — Navios empregados no trafego das linhas — O quadro que se segue dá a relação dos navios em trafego, num total de 21, com 10.324 toneladas brutas, 6.508 liquidas e 10.018 de capacidade de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Ajudante	214	145	260
2 — Aymoré	400	294	510
3 — Belém	1.082	640	1.060
4 — Campinas	160	98	98
5 — Cassiporé	484	306	347
6 — Cuyabá	1.082	640	1.060
7 — Diamantina	160	98	98
8 — Districto Federal	1.082	640	1.060
9 — Inca	343	275	340
10 — Indio do Brasil	405	290	542
11 — Itacoatiára	160	98	98
12 — Nictheroy	160	98	98
13 — Oyapock	470	268	404
14 — Rio Mar	680	480	578
15 — São Salvador	1.082	640	1.060
16 — Sapucaia	398	270	546
17 — Sorocaba	160	98	98
18 — Therezina	160	98	98
19 — Tupy	400	294	51
20 — Uruguayana	160	98	908
21 — Victoria	1.082	640	1.060

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 153 viagens, com o percurso de 331.176 milhas e 4.222 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidas, nas viagens realizadas, 1.474.700 kilogrammas de carvão, 103.649.740 kgs. de lenha, 11.398 litros de lubrificante e 561 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 7.162 passageiros de 1ª classe, e 7.466 de 3ª classe, 1.244.272 volumes de carga, pesando kilos 40.404.222 e 2.037 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 799:913$400 de passagens, 2.507:455$950 de cargas, 36:869$700 de animaes e 35:933$350 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta apurada attingiu a 6.014:210$596 incluida a subvenção de 2.634:037$996, importando em 3.441:677$230 o total das despesas de custeio, donde resulta a renda liquida de réis 2.572:533$366.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	21
Tonelagem de carga	56.112
Viagens realizadas	153
Dias de viagem	4.222
Milhas navegadas	331.176
Consumo de combustivel (carvão)	1.474.700
Consumo de combustivel (lenha)	103.649.740
Consumo de lubrificante	11.398
Consumo de estopa	561
Passageiros de 1ª classe	7.162
Passageiros de 3ª classe	7.466
Numero de volumes	1.244.272
Peso em kilos	40.404.222
Numero de animaes	2.037
Receita de passagens	799.913.400
Receita de cargas	2.507:455$950
Receita de animaes	36:869$700
Receita diversas	35:933$550
Receita total	3.380:172$600
Quota de subvenção	2.634:037$996
Renda bruta total	6.014:210$596
Despesa de custeio	3.441:677$230
Renda liquida	2.572:533$366

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	95
Receita de passageiros	5:228$192
Peso de carga transportada	264.079 kgs.
Receita de carga	16:388$600
Consumo de combustivel (carvão)	9.638 kgs.
Consumo de combustivel (lenha)	677.449 kgs.
Consumo de lubrificante	74 lts.
Consumo de estopa	4 kgs.
Receita total	39:308$566

Por milha:

Receita de passageiros	2$415
Peso de carga transportada	122 kgs.
Receita de carga	7$571
Consumo de combustivel (carvão)	4 kgs.
Consumo de combustivel (lenha)	313
Consumo de lubrificante	0,034 lts.
Consumo de estopa	0,002 kgs.
Receita total	18$160

NAVEGAÇÃO DOS AUTAZES

Em virtude do Decreto n. 16.742, de 31 de Dezembro de 1924, foi o contracto assignado em 3 de Fevereiro de 1925. E' seu concessionario o Sr. Antonio Mendes Peixoto.

Executa duas viagens mensaes entre Manáos e Castello.

1. — **Linhas em trafego** — Uma linha entre Manáos e Castello, com escalas por Bôa Fé, Amatary, Bocca do Autaz, Bom Futuro, Tauá-Assú, São Joaquim, Coapiranga, Japehim, Panamá, Nancy, Bavaruá, Pantelão, São Longuinho, Piratininga, Santa Maria, São José, Barreirinha, Campo Alegre e intermediario em caso de necessidade.

2. — **Navios empregados no trafego** — No trafego foi empregada a lancha « Cauré », que conduziu a reboque o batelão « Amatary » com 85 toneladas.

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realizadas 24 viagens com o percurso de 15.600 e 145 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos, nas viagens realizadas, 2.375.000 kilos de lenha, 1.015 litros de lubrificante e 27 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 662 passageiros de 1ª classe e 382 de 3ª, 6.049 volumes de carga, pesando 311.327 kilos e 802 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 9:528$000 de passagens, 11:186$300 de cargas, 8:046$000 de animaes e 4:667$000 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 129:427$300, inclusive a subvenção de 96:000$0000, importando em 89:370$200 o custeio, resultando a renda liquida de 40:057$100.

MOVIMENTO GERAL DOS TRAFEGO

Vapores em trafego (lancha)	1
Tonelagem de carga (incluida emb. auxiliares)	2.040
Viagens realizadas	24
Dias de viagem	145
Milhas navegadas	15.600
Consuma de combustivel (lenha)	2.375.000
Consumo de lubrificante	1.015
Consumo de estopa	27
Passageiros de 1ª classe	662
Passageiros de 3ª classe	382
Numero de volumes	6.069
Peso em kilos	311.327
Numero de animaes	802
Receita de passagens	9:528$000
Receita de cargas	11:186$300
Receita de animaes	8:046$000
Receita diversas	4:667$000
Receita total	33:427$300
Quota de subvenção	96:000$000
Renda bruta total	129:427$300
Despeza de custeio	89:370$200
Renda liquida	40:057$100

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	43	
Receita de passageiros	397$000	
Peso de carga transportada	12.972	kgs.
Receita de carga	466$095	
Consumo de combustivel	98.958	kgs.
Consumo de lubrificante	42	lts.
Consumo de estopa	1	kg.
Receita total	5 :392$804	

Por milha:

Receita de passageiros	$610	
Peso de carga transportada	19	kgs.
Receita de carga	$717	
Consumo de combustivel	152	kgs.
Consumo de lubrificante	0,065	
Consumo de estopa	0,002	kgs.
Receita total	8$296	

NAVEGAÇÃO AO ALTO TAPAJÓS

E' concessionaria do serviço de navegação do Alto Tapajós, o Sr. José Fernandes Antunes. A concessão foi dada em virtude do decreto n. 16.740, de 31 de Dezembro de 1924, termo de contracto de 3 de Fevereiro de 1925 e termo de addiamento de 30 de Abril do mesmo anno.

O serviço contractual é subvencionado com a importancia de 3:000$000, por viagem redonda, entre Itaituba e os limites do Estado de Matto Grosso.

1. — **Linha em trafego** — Mantem o concessionario uma linha entre Itaituba até os limites de Matto Grosso, com escalas facultativas.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação é feito pela lancha-motor « Itamar », com 13 toneladas de carga.

3. — **Viagens realizadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 12 viagens com o percurso de 7.692 milhas e 284 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos nas viagens realisadas 4.560 litros de kerozene, 11.260 litros de gazolina e 1.960 litros de oleo cru, 1.200 litros de lubrificante e 51 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 2 passageiros de 1ª classe e 3.756 volumes de carga, pesando 139.276 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 190$000 de passagens e 33:875$520 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 70:065$520, inclusive a subvenção de 36:000$000, importancia em Rs. 70:754$850 e despesa de custeio, resultando um deficit de 689$330.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lancha)	1
Tonelagem de carga	156
Viagens realisadas	12
Dias de viagem	284
Milhas navegadas	7.692
Consumo de combustivel (diversos)	17.780
Consumo de lubrificante	1.200
Consumo de estopa	51
Passageiros de 1ª classe	2
Numero de volumes	3.756
Peso em kilos	139.276
Receita de passagens	190$000
Receita de cargas	33:875$520
Receita total	34:065$520
Quota de subvenção	36:000$000
Renda bruta total	70:065$520
Despesa de custeio	70:754$850
Deficit	689$330

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	0,16
Receita de passageiros	15$833
Peso de carga transportada	11.606 kgs.
Receita de carga	2 :822$960
Consumo de combustivel	1.481 lts.
Consumo de lubrificante	100 lts.
Consumo de estopa	4 kgs.
Receita total	5 :838$793

Por milha:

Receita de passageiros	$024
Peso de carga transportada	18 kgs.
Receita de carga	4$404
Consumo de combustivel	2 lts.
Consumo de lubrificante	0,156 lts.
Consumo de estopa	0,006 kgs.
Receita total	9$108

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO DOS RIOS MAMORÉ E GUAPORÉ

Por força do decreto n. 20.102, de 12 de Junho de 1931 baseado nos artigos 4º, 5º, 6º, 7º e 8º do decreto n. 5.670, de 25 de Janeiro de 1925, revigorado pelo decreto n. 19.884, de 1º de Abril de 1931, foi assignado em 27 de Junho o contracto com o concessionario Paulo Saldanha.

A Empreza executa uma viagem mensal entre Guajará-Mirim, no rio Mamoré e Villa Bella de Matto Grosso, no rio Giuaporé.

1. — **Linhas em trafego** — Mantem a Empreza uma linha entre Guajará-Mirim e Villa Bella de Matto Grosso, com escalas por Graças a Deus, Barra do Rio Guaporé, Conceição, Forte do Principe, Barra do Rio São Domingos, Santa Fé, Bastilha, Santa Antonio, Barra do Rio Branco, Pedras Negras, Ilhas das Flores, Porto Ruvio, Barra do Rio Corimbiara, Larangeiras, Athenas, Acurial, Campo do Pau Corne, Barra do rio Cabixy e Barra do Rio Verde.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 3 lanchas a vapor, com 30 toneladas de carga, e tres embarcações auxiliares com 48 toneladas de carga.

NOMES	Toneladas de carga
Lancha « Horta Barbosa »	14
Lancha « Emma »	8
Lancha « Joca »	8
Total	30

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 12 viagens com o percurso de 18.384 milhas e 297 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos pelas lanchas, nas viagens, 847.925 kilos de lenha, 1.469 litros de lubrificante e 13 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 49 passageiros de 1ª classe, e 174 de 3ª, 6.746 volumes de carga, pesando 246.633 kilos e 7 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 11:418$100 de passagens, 14:039$500 de carga, 194$700 de animaes e 1:079$900 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 176:732$200, inclusive a subvenção de 150:000$000, importando em 123:607$200 e custeio, resultando a renda liquida em 53:125$000.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	3
Tonelagem de carga (incluida emb. auxiliares)	614
Viagens realisadas	12
Dias de viagem	297
Milhas navegadas	18.384
Consumo de combustivel (lenha)	847.925
Consumo de lubrificante	1.469
Consumo de estopa	13
Passageiros de 1ª classe	49
Passageiros de 3ª classe	174
Numero de volumes	6.746
Peso em kilos	246.633
Numero de animaes	7
Receita de passagens	11:418$100
Receita de cargas	14:039$500
Receita de animaes	194$700
Receita diversas	1:079$900
Receita total	26:732$200
Quota de subvenção	150:000$000
Renda bruta total	176:732$200
Despesa de custeio	123:607$200
Renda liquida	53:125$000

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	18
Receita de passageiros	951$508
Peso de carga transportada	20.552 kgs.
Receita de carga	1:169$958
Consumo de combustivel	70.660 kgs.
Consumo de lubrificante	122 lts.
Consumo de estopa	1 kg.
Receita total	14:727$683

Por milha:

Receita de passageiros	$621
Peso de carga transportada	13 kgs.
Receita de carga	$763
Consumo de combustivel	46 kgs.
Consumo de lubrificante	0,079 lts.
Consumo de estopa	—
Receita total	9$613

EMPREZA CLEMENTE C. CANTANHEDE

Por força do decreto n. 18.562, de 7 de Dezembro de 1928, foi lavrado o contracto em 30 de Janeiro de 1929, com Clemente C. Cantanhede.

Foram muito accidentadas as viagens da Empreza no correr do anno de 1933. A lancha « Ribamar », principal embarcação da Empreza, naufragou no mez de Julho. Foram feitas todas as viagens contractuaes, excepção de uma no mez de Julho, realisada incompletamente.

A subvenção pelo serviço de navegação é de 60 :000$000, tendo sido pago sómente 58 :750$000.

1. — **Linhas de navegação** — Executa a Empreza a linha de Caxias a Picos.

2. — **Navios em trafego** — O serviço de navegação foi feito pelas lanchas a motor « Ribamar » (38 tons.), « Itamar » (7 tons.) e « São José » (6 tons.) que levam a reboque os botes « Itassucê » « Itaquera » e « Itaquatiára » com 48 tons. cada um « Itapé » com 50 tons., « São Martinho » com 26 tons. e « Belmonte » com 46 tons.

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 24 viagens com o percurso de 7.234 milhas e 231 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos nas viagens realisadas 6.683 litros de kerozene e 473.600 kilos de carvão, 724 litros de lubrificante e 222 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 32 passageiros de 1ª classe e 1.643 volumes, pesando 210.576 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 2 :112$000 de passagens e 21 :352$070 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 82 :214$070, inclusive a subvenção de 58 :750$000, importando em Rs. 67 :618$100 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 14 :595$970.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego (lanchas)	3
Tonelagem de carga (incluida emb. auxiliares)	965
Viagens realisadas	24
Dias de viagem	231
Milhas navegadas	7.234
Consumo de combustivel (lenha)	473.600
Consumo de combustivel (kerozene)	6.683
Consumo de lubrificante	724
Consumo de estopa	222
Passageiros de 1ª classe	32
Numero de volumes	4.643
Peso em kilos	210.576
Receita de passagens	2 :112$000
Receita de cargas	21 :352$070
Receita total	23 :464$070
Quota de subvenção	58 :750$000
Renda bruta total	82 :214$070
Despeza de custeio	67 :618$100
Renda liquida	14 :595$970

COEFFICIENTE DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	1	
Receita de passageiros	88$000	
Peso de carga transportada	8.774	kgs.
Receita de carga	889$669	
Consumo de combustivel (lenha)	19.733	kgs.
Consumo de combustivel (kerozene)	278	lts.
Consumo de lubrificante	30	lts.
Consumo de estopa	9	kgs.
Receita total	3 :425$586	

Por milha:

Receita de passageiros	$292	
Peso de carga transportada	29	kga.
Receita de carga	2$951	
Consumo de combustivel (lenha)	65	kgs.
Consumo de combustivel (kerozene)	1	lt.
Consumo de lubrificante	0,100	lts.
Consumo de estopa	0,030	kgs.
Receita total	11$365	

COMPANHIA FLUVIAL MARANHENSE

Em virtude do decreto n. 18.525, de 7 de Dezembro de 1928, foi lavrado o contracto em 14 de Março de 1929.

Em 28 de Março de 1931, em vista do executivo hypothecario movido pelo Banco do Brasil, passaram os bens da Companhia para o referido Banco. No começo do anno de 1933, sendo pelo Tribunal julgado nullo o executivo hypothecario, a companhia tomou posse de seus bens.

Executou com irregularidade o serviço contractado até Abril, e dahi em deante, com mais regularidade.

Pelos serviços executados recebeu a subvenção de 88:094$000.

A Fiscalisação do Porto do Maranhão, pelo officio n. 6, de 8 de Fevereiro de 1933, communicou a esta Divisão que os mappas estatisticos referentes aos mezes de Janeiro á Março de 1933, deixaram de ser remettidos por se achar, nesse periodo, a Companhia sob a direcção do Banco do Brasil.

Os dados abaixo, á vista do exposto, se referem sómente aos mezes de Abril á Dezembro de 1933.

1. — **Linhas em trafego** — Durante o anno manteve a Companhia as seguintes: Linha do Itapecurú, duas viagens mensaes, de São Luiz a Caxias; linha do Mearim, uma viagem mensal, de São Luiz a Pedreiras; linha do Pindaré, uma viagem mensal, de São Luiz a Engenho Central; e linha do Cajapió, uma viagem mensal, de São Luiz a Cajapió.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 6 vapores com 478 toneladas brutas, 384 liquidas e 444 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Barão de Grajahú	150	125	120
2 — Ruy Barbosa	72	62	70
3 — Santo Antonio	34	26	30
4 — São Pedro	30	29	34
5 — São Jorge	12	10	10
6 — São José	180	141	180
Total	478	384	444

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 46 viagens com o percurso de 17.762 milhas e 477 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas, 891.685 kilos de lenha, 1.375 litros de lubrificante e 156 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 491 passageiros de 1ª classe e 393 de 3ª, 49.257 volumes, pesando 2.373.651 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 26:139$350 de passagens e 162:274$990 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 74:893$500, foi de 263:307$840, importando em 125:723$920 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 137:583920.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	6
Tonelagem de carga	5.375
Viagens realisadas	46
Dias de viagem	477
Milhas navegadas	17.762
Consumo de combustivel (lenha)	891.685
Consumo de lubrificante	1.375
Consumo de estopa	156
Passageiros de 1ª classe	491
Passageiros de 3ª classe	393
Numero de volumes	49.257
Peso em kilos	2.373.651
Receita de passagens	26:139$350
Receita de cargas	162:274$990
Receita total	188:414$340
Quota de subvenção	74:893$500
Renda bruta total	263:307$840
Despesa de custeio	125:723$920
Renda liquida	137:583$920

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	19
Receita de passageiros	568$246
Peso de carga transportada	51.601
Receita de carga	3:527$717
Consumo de combustivel	19.384 kgs.
Consumo de lubrificante	30 lts.
Consumo de estopa	3 kgs.
Receita total	5:724$083

Por milha:

Receita de passageiros	1$472
Peso de carga transportada	134 kgs.
Receita de carga	9$136
Consumo de combustivel	50 kgs.
Consumo de lubrificante	0,077 lts.
Consumo de estopa	0,008 kgs.
Receita total	14$824

EMPREZA LLOYD MARANHENSE

Por força do decreto n. 18.549, de 28 de Dezembro de 1928, foi assignado em 6 de Fevereiro de 1929 o contracto de prorogação por mais 5 annos, de que tratava o decreto n. 16.402, de 12 de Março de 1924.

As viagens dos primeiros mezes foram feitas sob a direcção do Banco do Brasil, que havia requerido, em Setembro de 1931, a fallencia da Empreza, até que em Março foram adquiridos, em hasta publica, os bens moveis e immoveis e embarcações pela Sociedade Fluvial Ltd., que passou a executar o serviço contractual da Empreza.

Pelas viagens realisadas recebeu a subvenção na importancia de 49:929$000.

Pelo officio n. 5, de 8 de Fevereiro de 1935, da Fisalisação do Porto do Maranhão, foi communicado a esta Divisão, que os mappas estatisticos referentes ao 1º semestre de 1933, deixaram de ser remettidos, por se achar, nesse periodo, a Empreza sob a direcção do Banco do Brasil.

Os dados abaixo se referem, á vista do exposto, somente ao 2º semestre do anno de 1933.

1. — **Linhas em trafego** — A empreza, durante o anno, manteve as seguintes: Linha do Itapecurú, duas viagens mensaes, de São Luiz a Caxias; linha do Mearim, uma viagem mensal, entre São Luiz e Pedreira; linha do Pindaré, uma viagem mensal, entre São Luiz e Engenho Central; e linha do Munim, uma viagem mensal, entre São Luiz e Morros.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 5 vapores, com 318 toneladas brutas, 249 liquidas e 284 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTO	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Santo Antonio	34	26	34
2 — São Paulo	50	46	50
3 — Ruy Barbosa	72	62	70
4 — Barão de Grajahú	150	105	120
5 — São Jorge	12	10	10
Total	318	249	284

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 30 viagens com o percurso de 11.748 milhas e 378 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas, 524.289 kilos de lenha, 977 litros de lubrificante e 70 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 147 passageiros de 1ª classe e 78 de 3ª, 48.839 volumes, pesando 1.714.780 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes 5:151$260 de passageiros e 102:226$040 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 49 :929$000, foi de 157 :306$300, importando em 77 :835$400 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 79 :470$900.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	5
Tonelagem de carga	3.494
Viagens realisadas	30
Dias de viagem	378
Milhas navegadas	11.748
Consumo de combustivel (lenha)	524.289
Consumo de lubrificante	977
Consumo de estopa	70
Passageiros de 1ª classe	147
Passageiros de 3ª classe	78
Numero de volumes	48.839
Peso em kilos	1.714.780
Receita de passagens	5 :151$260
Receita de cargas	102 :226$040
Receita total	107 :377$300
Quota de subvenção	49 :929$000
Renda bruta total	157 :306$300
Despesa de custeio	77 :835$400
Renda liquida	79 :470$900

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	7
Receita de passageiros	171$709
Peso de carga transportada	57.159
Receita de carga	3 :407$535 kgs.
Consumo de combustivel	17.476
Consumo de lubrificante	32 kgs.
Consumo de estopa	2 lts.
Receita total	5 :243$543

Por milha:

Receita de passageiros	$438
Peso de carga transportada	146 kgs.
Receita de carga	8$701
Consumo de combustivel	44 kgs.
Consumo de lubrificante	0,083 lts.
Consumo de estopa	0,006 kgs.
Receita total	13.390

EMPREZA DE NAVEGAÇÃO FLUVIAL DO BAIXO SÃO FRANCISCO

Em virtude do decreto n. 21.146, de 11 de Março de 1932, foi assignado o contracto em 23 de Março de 1933.

O serviço contractual é subvencionado com a importancia de 100:000$000.

A Empreza executa uma viagem semanal entre Penêdo e Piranhas, tendo deixado de realisar, por motivo de força maior, uma viagem no mez de Agosto, que foi dispensada, posteriormente, pelo Sr. Ministro.

1. — **Linhas em trafego** — Mantem a Empreza uma linha entre Penêdo e Piranhas, com escalas, na ida e na volta, por Propriá, Collegio, São Braz, Porto das Folhas, Bello Monte, Curral das Pedras, Villa do Pão de Assucar e quaesquer outros portos, de ambas as margens do rio, que lhe forem posteriormente determinadas pelo Governo.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação é feito pelos vapores « Alagôas » e « Commendador Peixoto », com 120 toneladas de carga cada um.

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 51 viagens com o percurso de 10.506 milhas e 204 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Nas viagens realisadas, foram consumidos 1.961.200 kilos de lenha, 978 litros de lubrificante e 580 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 1.926 passageiros de 1ª classe e 3.588 de 3ª, 4.700 volumes, pesando 266.397 kilos.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 20:254$160 de passagens, 1:834$530 de cargas e 854$950 de diversas.

7. — **Receita bruta total, subvenção, custeio e resultado de exploração** — A renda bruta attingiu a 121:017$150, inclusive a subvenção de 98:073$510, importando em 112:197$150 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 8:820$000.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	2
Tonelagem de carga	6.120
Viagens realisadas	51
Dias de viagem	204
Milhas navegadas	10.506
Consumo de combustivel (lenha)	1.961.200
Consumo de lubrificante	978
Consumo de estopa	580
Passageiros de 1ª classe	1.926
Passageiros de 3ª classe	3.588
Numero de volumes	4.700
Peso em kilos	266.397
Receita de passagens	20:254$160
Receita de cargas	1:834$530
Receita diversas	854$950
Receita total	22:943$640
Quota de subvenção	98:073$510
Renda bruta total	121:017$150
Despesa de custeio	112:197$150
Renda liquida	8:820$000

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	108
Receita de passageiros	397$140
Peso de carga transportada	5.223 kgs.
Receita de carga	35$971
Consumo de combustivel	38.454 kgs.
Consumo de lubrificante	19 lts.
Consumo de estopa	11 kgs.
Receita total	2:372$885

Por milha:

Receita de passageiros	1$927
Peso de carga transportada	25 kgs.
Receita de carga	$174
Consumo de combustivel	186 kgs.
Consumo de lubrificante	0,093 lts.
Consumo de estopa	0,055 kgs.
Receita total	11$518

EMPREZA VIAÇÃO DO SÃO FRANCISCO

Nos termos do decreto n. 23.110, de 19 de Agosto de 1933, foi lavrado o termo de revisão em 16 de Setembro do mesmo anno.

Por força do contracto acima, foi elevada a subvenção para 400:000$000. O serviço durante o anno de 1933, foi feito irregularmente, tendo a Empreza somente recebido a subvenção de 207:200$000.

1. — **Linhas em trafego** — Executa a Empreza as seguintes linhas de navegação:

Linha de Joazeiro a Pirapora — 3 viagens mensaes.
Linha de Joazeiro a Barreiras — 3 viagens mensaes.
Linha de Joazeiro a Formosa — 1 viagem mensal.
Linha de Joazeiro a Bôa Vista — 1 viagem mensal.
Linha de Joazeiro a Santa Maria — 1 viagem mensal.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação é feito pelos seguintes vapores:

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Jansen Mello	51	36	14
2 — Joaquim Tavora	130	98	98
3 — Cleto Campello	160	98	98
4 — Siqueira Campos	39	23	14
5 — Costa Pereira	71	38	35
6 — Djalma Dutra	64	38	35
7 — Saldanha Marinho	34	20	14
8 — Newton Prado	21	13	10
Total	570	364	318

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 71 viagens com o percurso de 81.298 milhas e 2.016 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Nas viagens realisadas, foram consumidos 13.844.800 kilos de lenha, 15.308 litros de lubrificante e 339 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 2.105 passageiros de 1ª classe e 6.367 de 3ª, 357.113 volumes, pesando 8.207.314 kilos e 64 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 461:411$195 de passagens, 501:226$632 de cargas, 889$770 de animaes e 902$705 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — Attingiu a renda bruta a 1.171:630$302, inclusive a subvenção de 207:200$000, importando em 748:636$544 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 422:993$758.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	8
Tonelagem de carga	5.654
Viagens realisadas	71
Dias de viagem	2.016
Milhas navegadas	81.298
Consumo de combustivel (lenha)	13.844.800
Consumo de lubrificante	15.308
Consumo de estopa	339
Passageiros de 1ª classe	2.105
Passageiros de 3ª classe	6.367
Numero de volumes	357.113
Peso em kilos	8.207.314
Numero de animaes	64
Receita de passagens	461 :411$195
Receita de cargas	501 :226$632
Receita de animaes	889$770
Receita diversas	902$705
Receita total	964 :430$302
Quota de subvenção	207 :200$000
Renda bruta total	1.171 :630$302
Despesa de custeio	748 :636$544
Renda liquida	422 :993$758

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	119
Receita de passageiros	6 :498$749
Peso de carga transportada	115.595 kgs.
Receita de carga	7 :059$530
Consumo de combustivel	194.997kgs.
Consumo de lubrificante	215 lts.
Consumo de estopa	4 kgs.
Receita total	16 :501$835

Por milha:

Receita de passageiros	5$675
Peso de carga transportada	101 kgs.
Receita de carga	6$165
Consumo de combustivel	170 kgs.
Consumo de lubrificante	0,188 lts.
Consumo de estopa	0,004 kgs.
Receita total	14$411

NAVEGAÇÃO MINEIRA DO SÃO FRANCISCO

Em virtude do decreto n. 16.562, de 23 de Agosto de 1924, foi lavrado o contracto com o Estado de Minas Geraes, em 13 de Dezembro do mesmo anno.

O serviço contractual é feito por tres viagens mensaes entre Pirapóra e Joazeiro, e uma viagem mensal entre Pirapóra e Burity.

Por esse serviço paga o Governo a subvenção annual de 300:000$000.

1. — **Linhas em trafego** — A Companhia mantem as seguintes linhas: Pirapóra a Joazeiro e Pirapóra a Burity.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelos seguintes vapores:

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Affonso Arinos	32	14	12
2 — Antonio Nascimento	114	100	98
3 — Curvello	50	30	12
4 — Engenheiro Halfeld	150	110	150
5 — Fernão Dias	50	30	12
6 — Paracatú	10	8	8
7 — Raul Soares	200	160	150
8 — Wenceslau Braz	160	93	98
Total	766	550	540

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 86 viagens com o percurso de 83.086 milhas e 1.944 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Nas viagens realisadas foram consumidos 6.341.620 kilos de lenha, 6.800 litros de lubrificante e 398 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 3.446 passageiros de 1ª classe e 3.458 de 3ª, 350.579 volumes, pesando 11.187.532 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 280:283$500 de passagens e 623:689$800 de cargas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 1.136:293$300, inclusive a subvenção de 232:320$000, importando em 723:325$320 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 412:967$980.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	8
Tonelagem de carga (incl. emb. auxiliares)	5.764
Viagens realisadas	86
Dias de viagem	1.944

Milhas navegadas	83.086
Consumo de combustivel (lenha)	6.341.620
Consumo de lubrificante	6.800
Consumo de estopa	398
Passageiros de 1ª classe	3.446
Passageiros de 3ª classe	3.458
Numero de volumes	350.589
Peso em kilos	11.187.532
Receita de passagens	280:283$500
Receita de cargas	623:689$800
Receita total	903:973$300
Quota de subvenção	232:320$000
Renda bruta total	1.136:293$300
Despesa de custeio	723:325$320
Renda liquida	412:967$980

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	80	
Receita de passageiros	3:259$110	
Peso de carga transportada	130.087	kgs.
Receita de carga	77:252$207	
Consumo de combustivel	73.739	kgs.
Consumo de lubrificante	79	lts.
Consumo de estopa	5	kgs.
Receita total	13:212$712	

Por milha:

Receita de passageiros	3$573	
Peso de carga transportada	134	kgs.
Receita de carga	7$506	
Consumo de combustivel	76	kgs.
Consumo de lubrificante	0,081	lts.
Consumo de estopa	0,005	kgs.
Receita total	13$676	

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO LLOYD BRASILEIRO

Nos termos do decreto n. 18.305, de 24 de Junho de 1928, foi lavrado o contracto em 28 de Julho do mesmo anno.

1. — **Linhas em trafego** — De accordo com o contracto, executa a Companhia as seguintes linhas: Linha da Europa, duas viagens mensaes; linha Norte-Sul, duas viagens mensaes; linha do Norte, uma viagem semanal; linha do Sul, uma viagem semanal; linha de Sergipe, uma viagem mensal; linha de Laguna, uma viagem mensal; linha de Lagôa Mirim, duas viagens mensaes; linha de Matto-Grosso, duas viagens mensaes.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 64 vapores com 240.058 toneladas brutas, 149.018 liquidas e 245.554 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Affonso Penna	3.540	2.170	3.400
2 — Alegrete	5.970	3.612	5.500
3 — Almirante Alexandrino	5.786	3.690	5.000
4 — Almirante Jaceguay	6.079	3.546	4.000
5 — Annibal Benevolo	1.905	984	1.250
6 — Aracajú	3.569	2.132	5.000
7 — Argentina	934	584	1.136
8 — Aspirante Nascimento	916	439	300
9 — Atalaya	5.555	3.490	7.000
10 — Ayuruoca	6.872	4.245	11.000
11 — Baependy	4.801	3.066	4.300
12 — Bagé	8.235	4.969	4.500
13 — Barbacena	4.772	2.984	5.000
14 — Bocaina	1.695	1.404	2.100
15 — Cabedello	3.557	2.180	5.000
16 — Cahy	227	154	270
17 — Camamú	4.570	2.845	5.500
18 — Campos	4.663	3.018	4.100
19 — Campos Salles	4.739	3.041	4.100
20 — Caxambú	4.748	2.999	5.000
21 — Commandante Alcidio	1.858	970	1.121
22 — Commandante Capella	1.811	933	1.121
23 — Commandante Ripper	3.324	2.078	1.600
24 — Cubatão	1.808	1.080	2.100
25 — Curityba	3.081	2.326	3.500
26 — Cuyabá	6.489	4.086	6.000
27 — Duque de Caxias	4.556	2.879	3.422
28 — Guaratuba	3.726	2.388	4.000
29 — Ibiapaba	1.810	1.082	2.100
30 — Iguassú	3.397	2.355	5.600
31 — Ingá	4.437	2.855	6.000
32 — Jaboatão	4.526	2.896	4.800
33 — João Alfredo	2.020	1.240	775
34 — Joazeiro	4.238	2.701	5.000
35 — Lages	5.472	3.523	7.000
36 — Manáos	1.719	1.169	750
37 — Mandú	6.569	4.094	11.000
38 — Mantiqueira	1.696	1.045	2.100
39 — Maranguape	3.037	1.913	3.655
40 — Miranda	1.108	505	734
41 — Murtinho	1.106	511	734
42 — Pará	3.351	2.097	1.600
43 — Paraguay	934	564	1.150
44 — Parnahyba	6.692	4.126	11.000
45 — Pedro I	6.129	3.017	4.000
46 — Poconé	6.750	4.201	6.000
47 — Pyrineus	1.696	1.044	2.100
48 — Raul Soares	5.909	3.789	5.000
49 — Rio Grande	425	363	250
50 — Rodrigues Alves	2.587	1.555	1.560
51 — Ruy Barbosa	9.791	6.172	9.200
52 — Santarém	6.757	4.212	6.000
53 — Santos	4.855	3.114	4.000
54 — Sergipe	1.859	990	2.500
55 — Siqueira Campos	6.456	3.967	4.080
56 — Taubaté	5.099	3.228	6.500
57 — Tocantins	4.113	2.685	5.350
58 — Tres de Outubro	1.811	1.082	2.100
59 — Tutoya	1.125	564	1.400
60 — Ubá	5.397	3.373	6.060
61 — Uçá	1.334	735	1.800
62 — Una	1.036	526	1.300
63 — Urú	4.097	2.594	4.900
64 — Uruguay	934	564	1.136
Total	240.058	149.018	245.554

3. — **Viagens realisadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realisadas 495 viagens com o percurso de 1.864.045 milhas e 15.123 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos pelos vapores nas viagens realisadas 309.739.183 kilos de carvão, 52.875.039 litros de oleo, 397.380 litros de lubtificante e 31.554 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 56.714 passageiros de 1ª classe e 3.772 de 2ª classe e 59.310 de 3ª, 15.642.242 volumes, pesando kilos 1.023.410.562.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas do trafego foram as seguintes: 16.002:608$531 de passagens; 71.089:151$350 de cargas e 7.332:086$260 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 19.768:497$072 foi de 114.192:343$213, importando em 92.851:644$699 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de Rs. 21.340:698$514.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Navios em trafego	64
Tonelagem de carga	1.551.371
Viagens realisadas	495
Dias de viagem	15.123
Milhas navegadas	1.864.045
Consumo de combustivel (carvão)	309.739.183
Consumo de combustivel (oleo)	52.875.039
Consumo de lubrificante	397.380
Consumo de estopa	31.554
Passageiros de 1ª classe	56.714
Passageiros de 2ª classe	3.772
Passageiros de 3ª classe	59.310
Numero de volumes	15.642.242
Peso em kilos	1.023.410.562
Receita de passagens	16.002:608$531
Receita de cargas	71.089:151$350
Receita diversas	7.332:086$260
Receita total	94.423:846$141
Quota de subvenção	19.768:497$072
Renda bruta total	114.192:343$213
Despesa de custeio	92.851:644$699
Renda liquida	21.340:698$514

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	242
Receita de passageiros	32:328$502
Peso de carga transportada	2.067.496 kgs.
Receita de carga	143:614$447
Consumo de combustivel (carvão)	625.735 kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	105.818 lts.
Consumo de lubrificante	802l ts.
Consumo de estopa	63 kgs.
Receita total	231:159$285

Por milha:

Receita de passageiros	8$585
Peso de carga transportada	549 kgs.
Receita de carga	38$137
Consumo de combustivel (carvão)	166 kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	28 lts.
Consumo de lubrificante	0,213 lts.
Consumo de estopa	0,016 kgs.
Receita total	61$285

COMPANHIA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO COSTEIRA

Nos termos do decreto n. 11.774, de 3 de Novembro de 1915, foi lavrado o contracto em 30 de Novembro do mesmo anno.

De accordo com o decreto n. 15.755, de 26 de Outubro de 1922, foi lavrado contracto additivo em 9 de Novembro do mesmo anno, e, em 8 de Maio de 1924, o termo additivo complementar.

O serviço contractual é subvencionado com a importancia de 7.020:000$000.

No anno de 1933, foi paga á Companhia 3.847:845$616, de subvenção.

1. — **Linhas em trafego** — Durante o anno, manteve a Companhia as seguintes: Rio Grande-Pará, uma viagem semanal; Porto Alegre-Cabedello uma viagem semanal; Porto Alegre-Aracajú, uma viagem semanal; e Imbituba-Rio tres viagens mensaes

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 19 vapores com 51.030 toneladas brutas, 30.316 liquidas e 39.980 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Ipanema	440	257	500
2 — Itaberá	2.162	1.201	1.680
3 — Itagiba	2.169	1.221	1.680
4 — Itahyté	4.993	2.941	3.800
5 — Itaimbé	4.993	2.941	3.800
6 — Itapaiva	904	707	780
7 — Itaituba	913	717	780
8 — Itanagé	4.998	3.012	3.800
9 — Itanema	813	553	900
10 — Itapagé	4.998	3.012	3.800
11 — Itapé	4.998	3.012	3.800
12 — Itapoan	752	512	780
13 — Itapuhy	2.112	1.179	1.680
14 — Itapura	2.119	1.179	1.680
15 — Itaquatiá	2.162	1.250	1.680
16 — Itaquera	2.209	1.254	1.680
17 — Itaquicê	4.998	3.012	3.800
18 — Itassucê	2.123	1.175	1.680
19 — Itatinga	2.114	1.181	1.680
Total	51.030	30.316	39.980

3. — **Viagens realisadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realisadas 267 viagens com o percurso de 619.493 milhas e 4.800 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas, 54.610.500 kilos de carvão, 33.678.560 litros de oleo, 157.804 litros de lubrificante, 9.664 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 32.803 passageiros de 1ª classe, 2.441 de 2ª e 20.864 de 3ª, 6.913.044 volumes, pesando 425.372.945 kilos e 55 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 7.124:299$258 de passagens, 30.040:408$059 de cargas, 4:466$500 de animaes e 3.792:891$448 de diversas.

7. — **Renda bruta total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta, inclusive a subvenção de 5.847:845$616, foi de 46.809:910$881, importando em 35.722:146$621 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 11.087:764$260.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	19
Tonelagem de carga (incl. emb. auxiliares)	907.020
Viagens realisadas	267
Dias de viagem	4.800
Milhas navegadas	619.493
Consumo de combustivel (carvão)	54.610.500
Consumo de combustivel (oleo)	33.678.560
Consumo de lubrificante	157.804
Consumo de estopa	9.664
Passageiros de 1ª classe	32.805
Passageiros de 2ª classe	2.441
Passageiros de 3ª classe	20.864
Numero de volumes	6.913.044
Peso em kilos	425.372.945
Numero de animaes	55
Receita de passagens	7.124:299$258
Receita de cargas	30.040:408$059
Receita de animaes	4:466$500
Receita diversas	3.792:891$448
Receita total	40.962:065$265
Quota de subvenção	5.847:845$616
Renda bruta total	46.809:910$881
Despesa de custeio	35.722:146$621
Renda liquida	11.087:764$260

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	210
Receita de passageiros	26:682$768
Peso de carga transportada	1.593.157 kgs.
Receita da carga	112:510$891
Consumo de combustivel (carvão)	204.533 kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	126.137 lts.
Consumo de lubrificante	591 lts.
Consumo de estopa	36 kgs.
Receita total	175:318$018

Por milha:

Receita de passageiros	11$500
Peso de carga transportada	687 kgs.
Receita de carga	48$492
Consumo de combustivel (carvão)	88 kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	54 lts.
Consumo de lubrificante	0,254 lts.
Consumo de estopa	0,015 kgs.
Receita total	75$562

COMPANHIA COMMERCIO E NAVEGAÇÃO

Em virtude do decreto n. 20.224, de 18 de Julho de 1931, foi assignado o contracto em 12 de Agosto do mesmo anno.

1. — **Linha em trafego** — Manteve a Companhia, durante o anno, as seguintes linhas: Rio-Pará, Rio-Porto Alegre, Rio—Amarração ou Tutoya e outras extraordinarias:

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 14 vapores com 27.040 toneladas brutas, 16.948 liquidas, 34.220 de capacidade de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Assú	1.185	925	1.400
2 — Camaragipe	1.848	1.117	1.900
3 — Capivary	897	449	1.000
4 — Corcovado	3.046	1.916	4.200
5 — Gurupy	1.934	1.221	2.600
6 — Iraty	394	227	350
7 — Ivahy	1.491	985	1.000
8 — Oswaldo Aranha	1.951	1.182	2.600
9 — Merety	4.742	2.958	6.300
10 — Piauhy	1.022	644	1.200
11 — Pirahy	355	241	270
12 — Pirangy	3.810	2.355	5.000
13 — Taquary	1.943	1.176	2.600
14 — Tibagy	2.422	1.552	3.800
Total	27.040	16.948	34.220

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 98 viagens com o percurso de 240.533 milhas e 3.404 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas 32.390.356 kilos de carvão, 34.275 litros de lubrificante e 3.732 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 471 passageiros de 1ª classe e 779 de 3ª, 1.859.771 volumes de carga, pesando 210.043.535 kilos e 177 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas e animaes** — As receitas de trafego foram as seguintes: 26:354$900 de passagens, 10.893:526$820 de cargas e 22:026$000 de animaes

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta attingiu a 10.941:907$720, importando em 11.376:757$050 a despesa de custeio, resultando um **deficit** de 434:849$330.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	14
Tonelagem de carga	187.760
Viagens realisadas	98
Dias de viagem	3.404
Milhas navegadas	240.533
Consumo de combustivel (carvão)	32.390.356
Consumo de lubrificante	34.275
Consumo de estopa	3.732
Passageiros de 1ª classe	471
Passageiros de 3ª classe	779
Numero de volumes	1.859.771
Peso em kilos	210.043.535
Numero de animaes	177
Receita de passagens	26:354$900
Receita de cargas	10.893:526$820
Receita de animaes	22:026$000
Renda bruta total	10.941:907$720
Despesa de custeio	11.376:757$050
Deficit	434:849$330

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	13
Receita de passageiros	268$927
Peso de carga transportada	2.143.301 kgs.
Receita de carga	111:158$437
Consumo de combustivel	330.514 kgs.
Consumo de lubrificante	350 lts.
Consumo de estopa	38 kgs.
Receita total	111:652$119

Por milha:

Receita de passageiros	$109
Peso de carga transportada	873 kgs.
Receita de carga	45$289
Consumo de combustivel	134 kgs.
Consumo de lubrificante	0,142 lts.
Consumo de estopa	0,015 kgs.
Receita total	45$490

SOCIEDADE ANONYMA LLOYD NACIONAL

O serviço de navegação continua a ser feito, não obstante ter terminado, em 8 de Janeiro de 1933, o contracto que a Sociedade tinha com o Governo, em virtude do decreto n. 18.856, de 25 de Novembro de 1922.

1. — **Linhas de navegação** — De accôrdo com esse contracto a Sociedade executou o seguinte serviço: Linha de Porto Alegre-Cabedello, uma viagem redonda mensal, com escalas em Pelotas, Rio Grande, São Francisco, Paranaguá, Santos, Rio, Bahia, Maceió e Recife; linha do Rio Grande-Ceará, uma viagem redonda mensal, com escalas em Paranaguá, Santos, Rio, Victoria, Bahia, Maceió, Recife, Cabedello, Natal, Mossoró e Aracaty; linha Rio Grande-Pará, uma viagem redonda mensal, com escalas em Paranaguá, São Francisco, Santos, Rio, Victoria, Bahia, Maceió, Recife, Cabedello, Natal, Ceará, Tutoya e Maranhão.

2. — **Navios empregados no trafego** — Estiveram em trafego 18 vapores com 39.609 toneladas brutas, 24.797 liquidas e 43.000 de carga.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Araranguá	4.872	2.974	3.200
2 — Araraquara	4.872	2.976	3.200
3 — Araribá	1.999	1.197	3.200
4 — Araruna	2.326	1.302	3.400
5 — Arary	1.064	588	1.050
6 — Arataca	1.278	765	1.500
7 — Aratimbó	4.872	2.974	3.200
8 — Campeiro	2.687	1.605	4.200
9 — Campinas	2.306	1.390	2.800
10 — Commandante Castilho	1.773	1.191	2.100
11 — Itaguassú	1.928	1.146	2.500
12 — Itamaracá	1.480	1.383	2.100
13 — Itaperuna	909	713	840
14 — Itapoan	752	512	780
15 — Itapuca	1.849	978	1.380
16 — Portugal	2.461	1.556	3.750
17 — Victoria	2.181	1.547	2.300
18 — Pontão Paranaguá	—	—	1.500
Total	39.609	24.797	43.000

3. — **Viagens realisadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realisadas 82 viagens com o percurso de 260.939 milhas e 3.173 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos pelos vapores, nas viagens realisadas, 21.613.330 kilos de carvão, 3.664.861 litros de oleo, 98.464 litros de lubrificante e 7.020 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 3.387 passageiros de 1ª classe, 3.223.066 volumes pesando 224.029.617 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram a seguintes: 581:047$350 de passagens e 15.312:351$680 de cargas.

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — A apuração da renda bruta foi de 15.893:399$030, importando a despesa de custeio em 14.145:147$240, resultando a renda liquida de 1.748:251$790.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Navios em trafego	18
Tonelagem de carga	171.530
Viagens realisadas	82
Dias de viagem	3.173
Milhas navegadas	260.939
Consumo de combustivel (carvão)	21.613.330
Consumo de combustivel (oleo)	3.664.861
Consumo de lubrificante	98.464
Consumo de estopa	7.020
Passageiros de 1ª classe	3.387
Numero de volumes	3.223.066
Peso em kilos	224.029.617
Receita de passagens	581:047$350
Receita de cargas	15.312:351$680
Renda bruta total	15.893:399$030
Despesa de custeio	14.145:147$240
Renda liquida	1.748:251$790

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	41	
Receita de passageiros	7:085$943	
Peso de carga transportada	2.732.068	kgs.
Receita de carga	186:735$996	
Consumo de combustivel (carvão)	263.577	kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	44.693	lts.
Consumo de lubrificante	1.200	lts.
Consumo de estopa	85	kgs.
Receita total	193:821$939	

Por milha:

Receita de passageiros	2$226	
Peso de carga transportada	858	kgs.
Receita de carga	58$681	
Consumo de combustivel (carvão)	82	kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	14	lts.
Consumo de lubrificante	0,377	lts.
Consumo de estopa	0,026	kgs.
Receita total	60$908	

COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO SÃO JOÃO DA BARRA E CAMPOS

Os interesses dessa Companhia são controlados pela Compsnhia Nacional de Navegação Costeira, que adquiriu, ha annos, os seus bens.

Os seus vapores gosam das regalias e vantagens de paquetes.

1. — **Linhas de navegação** — Executa a Companhia as linhas: Rio-Imbituba, Rio-São Matheus e Rio-Paranaguá-Antonina.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelo vapor Fidelense , com 433 toneladas brutas, 259 liquidas e 480 de carga.

3. — **Viagens realisadas, milhas navegadas e dias de viagem** — Foram realisadas 14 viagens com o percurso de 11.508 milhas e 197 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Nas viagens realisadas, foram consumidos 747.000 kilos de carvão, 1.106 litros de lubrificante e 121 kilos de estopa.

5. — **Transporte de cargas** — Foram transportados 28.581 volumes, pesando 4.938.422 kilos.

6. — **Receita de cargas** — A receita de carga transportada foi de 306:080$500.

7. — **Receita bruta total, despesa de custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 306:080$500, importando a despesa de custeio em 200:448$532, resultando a renda liquida de 105:631$968.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	1
Tonelagem de carga	6.720
Viagens realisadas	14
Dias de viagem	197
Milhas navegadas	11.508
Consumo de combustivel (carvão)	747.000
Consumo de lubrificante	1.106
Consumo de estopa	121
Numero de volumes	28.581
Peso em kilos	4.938.422
Receita de cargas	306:080$500
Receita total	306:080$500
Despesa de custeio	200:448$532
Renda liquida	105:631$968

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	—
Receita de passageiros	—
Peso de carga transportada	352.744 kgs.
Receita de carga	21:862$892
Consumo de combustivel	53.357 kgs.
Consumo de lubrificante	799 lts.
Consumo de estopa	8 kgs.
Receita total	21:862$892

Por milha:

Receita de passageiros	—
Peso de carga transportada	429 kgs.
Receita de carga	26$597
Consumo de combustivel	65 kgs.
Consumo de lubrificante	0,096 lts.
Consumo de estopa	0,010 kgs.
Receita total	26$597

COMPANHIA DE VIAÇÃO SÃO PAULO-MATTO GROSSO

A Companhia realisava o serviço de navegação do rio Paraná, entre os saltos de Urubupungá e das Sete Quedas, e dos seus affluentes, de accôrdo com o decreto n. 10.522, de 23 de Outubro de 1913. Esse serviço contractual era favorecido com a isenção de direitos aduaneiros para o material importado e destinado ao uso e consumo dos navios da Companhia. Em virtude do decreto n. 22.366, de 17 de Janeiro de 1933, foi lavrado em 24 de Maio do mesmo anno, o novo contracto, passando a Companhia a receber a subvenção de 150:000$000 e obrigando-se a realizar o seguinte serviço:

1. — **Linhas em trafego:**

Linha do Paraná, duas viagens mensaes.

Linha do Rio Pardo e Anhanduhy, uma viagem mensal.

Linha do Ivinheima e Brilhante, uma viagem mensal.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelos seguintes vapores:

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Amambahy	24	16	3
2 — Brilhante	30	20	15
3 — Guayra	50	30	45
4 — Paraná	40	33	20
Total	144	99	83

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 56 viagens com o percurso de 21.153 milhas e 423 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Nas viagens realisadas foram consumidos 1.757.775 kilos de lenha e 5.050 litros de oleo cru, 2.910 litros de lubrificante e 114 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 170 passageiros de 1ª classe e 341 de 3ª, 23.169 volumes, pesando 763.644 kilos.

6. — **Receita de passagens, cargas e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 29:472$600 de passágens, 50:530$700 de cargas e 72:773$300 de diversas.

7. — **Receita brura total, subvenção, custeio e resultado da exploração** — A renda bruta attingiu a 221:952$300, inclusive a subvenção de 69:175$700, importando em 129:750$900 a despesa de custeio, resultando a renda liquida de 92:201$400.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	4
Tonelagem de carga	2.975
Viagens realisadas	56
Dias de viagem	423
Milhas navegadas	21.153
Consumo de combustivel (lenha)	1.757.775
Consumo de combustivel (oleo)	5.050
Consumo de lubrificante	2.910
Consumo de estopa	114
Passageiros de 1ª classe	170
Passageiros de 3ª classe	341
Numero de volumes	23.169
Peso em kilos	763.644
Receita de passageiros	29:472$600
Receita de cargas	50:530$700
Receita diversas	72:773$300
Receita total	152:776$600
Quota de subvenção	69:175$700
Renda bruta total	221:952$300
Despesa de custeio	129:750$900
Renda liquida	92:201$400

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	9
Receita de passageiros	526$296
Peso de carga transportada	13.636 kgs.
Receita de carga	902$334
Consumo de combustivel (lenha)	31.388 kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	90 lts.
Consumo de lubrificante	52 lts.
Consumo de estopa	2 kgs.
Receita total	3:963$433

Por milha:

Receita de passageiros	1$393
Peso de carga transportada	36 kgs.
Receita de carga	2$388
Consumo de combustivel (lenha)	83 kgs.
Consumo de combustivel (oleo)	0,239 lts.
Consumo de lubrificante	0,137 lts.
Consumo de estopa	0,005 kgs
Receita total	10$492

EMPREZA NACIONAL DE NAVEGAÇÃO HOEPCKE

O contracto celebrado em virtude do decreto n. 15.857, de 25 de Novembro de 1922, pelo prazo de 10 annos, terminou em 1932.

A Empreza continua a executar o mesmo serviço de navegação. Gozam os seus navios das vantagens e regalias de paquetes.

1. — **Linhas de navegação** — Manteve a Empreza, as linhas: Florianopolis-Rio de Janeiro, Florianopolis-Paranaguá e Florianopolis-Laguna.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelos seguintes vapores:

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Carl Hoepcke	1.249	563	900
2 — Anna	720	364	650
3 — Max	241	116	180
Total	2.210	1.043	1.730

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 123 viagens com o percurso de 60.318 milhas e 885 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos, nas viagens realisadas, 5.733.000 kilos de carvão, 8.646 litros de lubrificante e 1.405 de estopa.

5. — **Transporte de passageiros e cargas** — Foram transportados 6.380 passageiros de 1ª classe e 5.278 de 3ª, 1.035.347 volumes pesando 55.753.554 kilos.

6. — **Receita de passagens e cargas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 458:814$300 de passagens e 2.782:321$900 de cargas.

7. — **Receita bruta total, despesa de custeio e resultado da exploração** — Attingiu a renda bruta a 3.241:136$200, importando a despesa de custeio em 3.045:952$600, esultando a renda liquida de 195:183$600.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	3
Tonelagem de carga	49.980
Viagens realisadas	123
Dias de viagem	885
Milhas navegadas	60.318
Consumo de combustivel (carvão)	5.733.000
Consumo de lubrificante	8.646
Consumo de estopa	1.405
Passageiros de 1ª classe	6.380

Passageiros de 3ª classe	5.278
Numero de volumes	1.035.347
Peso em kilos	55.753.554
Receita de passagens	458:814$300
Receita de cargas	2.782:321$900
Receita total	3.241:136$200
Despesa de custeio	3.045:952$600
Renda liquida	195:183$600

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	94	
Receita de passageiros	3:730$197	
Peso de carga transportada	453.280	kgs.
Receita de carga	22:620$503	
Consumo de combustivel	46.609	kgs.
Consumo de lubrificante	70	lts.
Consumo de estopa	11	kgs.
Receita total	26:350$700	

Por milha:

Receita de passageiros	7$606	
Peso de carga transportada	924	kgs.
Receita de carga	46$127	
Consumo de combustivel	95	kgs.
Consumo de lubrificante	0,143	lts.
Consumo de estopa	0,023	kgs.
Receita total	53$734	

ESTRADA DE FERRO DE SANTA CATHARINA

Não tem contracto para serviço regular, apenas goza dos favores representados pelas regalias e vantagens de paquetes conferidas aos seus vapores.

1. — **Linhas de navegação** — Manteve a Empreza a linha Blumenau-Itajahy.

2. — **Navios empregados no trafego** — O serviço de navegação foi feito pelas seguintes vapores, e diversas embarcações auxiliares.

NOMES	TONELAGEM		
	BRUTA	LIQUIDA	DE CARGA
1 — Blumenau	45	30	30
2 — Santa Catharina	24	—	—
Total	69	30	30

3. — **Viagens realisadas, milhas percorridas e dias de viagem** — Foram realisadas 161 viagens com o percurso de 11.475 milhas e 322 dias de viagem.

4. — **Consumo de combustivel, lubrificante e estopa** — Foram consumidos, nas viagens realisadas, 1.699.012 kilos de lenha, 580 litros de lubrificante e 186 kilos de estopa.

5. — **Transporte de passageiros, cargas e animaes** — Foram transportados 492 passageiros de 1ª classe, e 1.800 de 3ª, 149.757 volumes, pesando 13.605.890 kilos e 7 animaes.

6. — **Receita de passagens, cargas, animaes e diversas** — As receitas de trafego foram as seguintes: 4:631$900 de passagens, 123:139$700 de cargas, 111$000 de animaes e 17:386$470 de diversas.

7. — **Renda bruta total, custeio e resultado da exploração** — Attingiu a renda bruta a 145:269$170, importando a despesa de custeio em 94:976$374, resultando a renda liquida de 50:292$796.

MOVIMENTO GERAL DO TRAFEGO

Vapores em trafego	2
Tonelagem de carga (incl. emb. auxiliares)	14.179
Viagens realisadas	161
Dias de viagem	322
Milhas navegadas	111.475
Consumo de combustivel (lenha)	1.699.012
Consumo de lubrificante	580
Consumo de estopa	186
Passageiros de 1ª classe	492
Passageiros de 3ª classe	1.800
Numero de volumes	49.757
Peso em kilos	13.605.890
Numero de animaes	7

Receita de passagens	4 :631$900
Receita de cargas	123 :139$700
Receita de animaes	111$000
Receita diversas	17 :386$470
Renda bruta total	145 :269$170
Despesa de custeio	94 :976$374
Renda liquida	50 :292$799

COEFFICIENTES DE TRAFEGO

Por viagem:

Passageiros	14
Receita de passageiros	28$769
Peso de carga transportada	84.508 kgs.
Receita de carga	764$843
Consumo de combustivel	10.553
Consumo de lubrificante	3 lts.
Consumo de estopa	1 kg.
Receita total	902$293

Por milha:

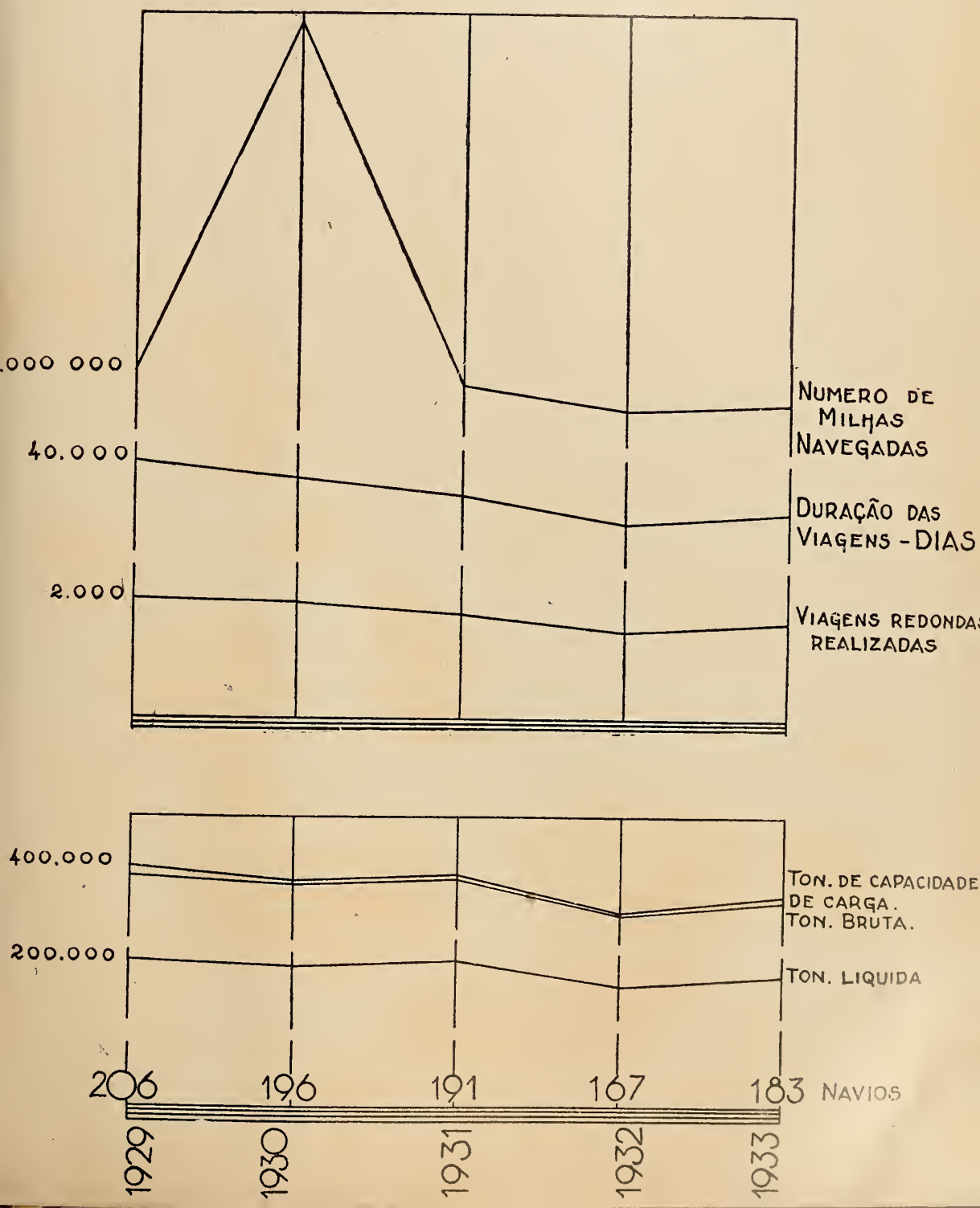
Receita de passageiros	$403
Peso de carga transportada	1.185 kgs.
Receita de carga	10$731
Consumo de combustivel	148 kgs.
Consumo de lubrificante	0,050 lts.
Consumo de estopa	0,016 kgs.
Receita total	12$659

Os dados acima considerados referem-se ao anno de 1933, conforme salientei no inicio desta parte. Tendo, entretanto, sido ultimamente terminada a coordenação, pela 4ª Divisão, dos dados estatisticos de navegação relativos aos quatro annos anteriores, que, como acima já salientei, achavam-se em atrazo ao ser effectivada a fusão das duas Inspectorias de Portos e Navegação, tornou-se possivel a inclusão do quadro geral que resume os dados em apreço. Assim, em seguida aos quadros referentes ao anno de 1934 encontra-se junto um quadro geral contendo o movimento de trafego no quinquennio de 1929 a 1933, que fornece os resultados geraes quanto aos navios, viagens realisadas, consumo, trnsporte de passageiros, de animaes e de carga, receitas de trafego, quotas de subvenção, renda e despesa de custeio.

São estas as informações que, sob forma condensada, apresento a V. Exa. relativamente ao serviço de estatistica de navegação cujos detalhes, considerando cada companhia ou empreza, se encontram no relatorio apresentado a esta Directoria pela 4ª Divisão.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

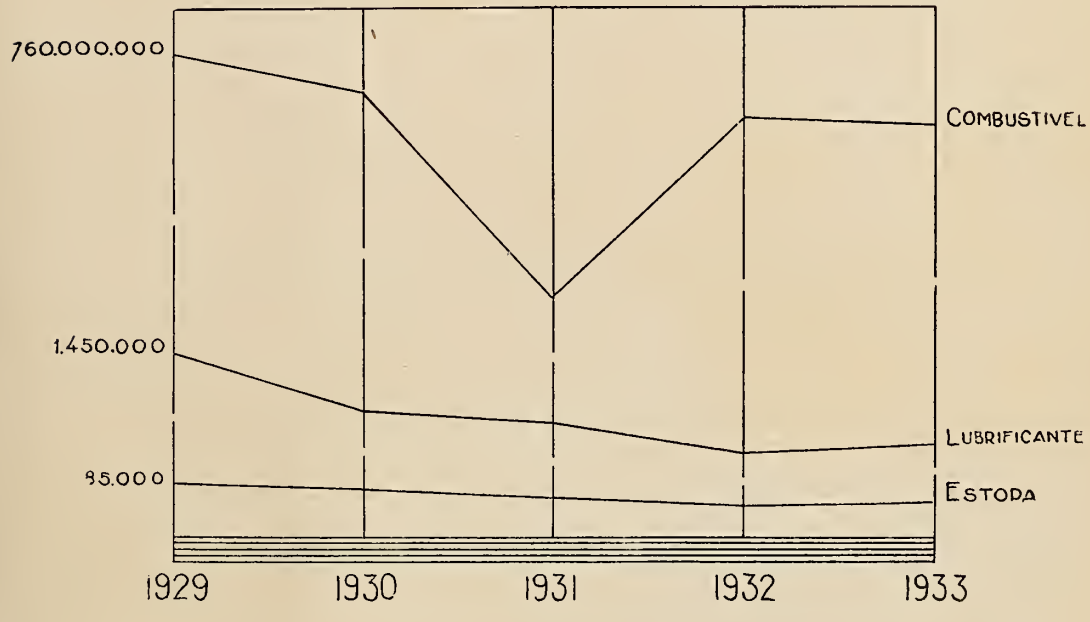
4ª DIVISÃO



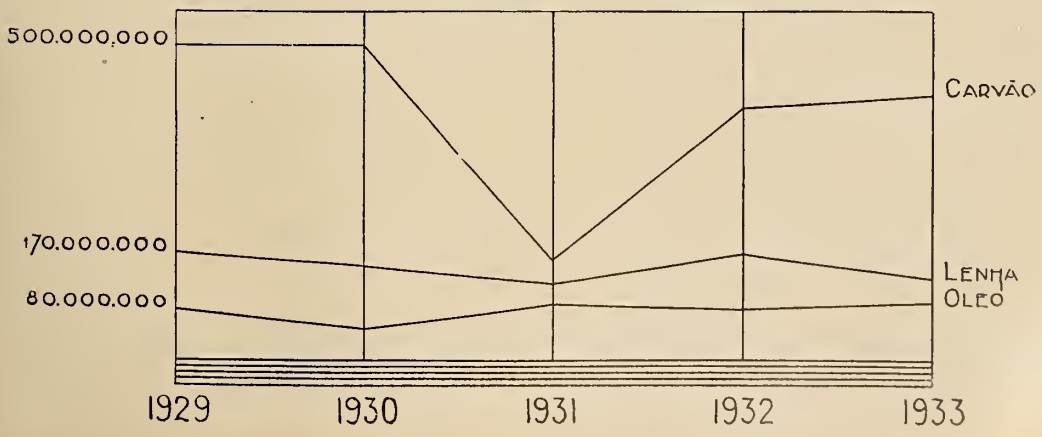
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

CONSUMO DE COMBUSTIVEL, LUBRIFICANTE E ESTOPA



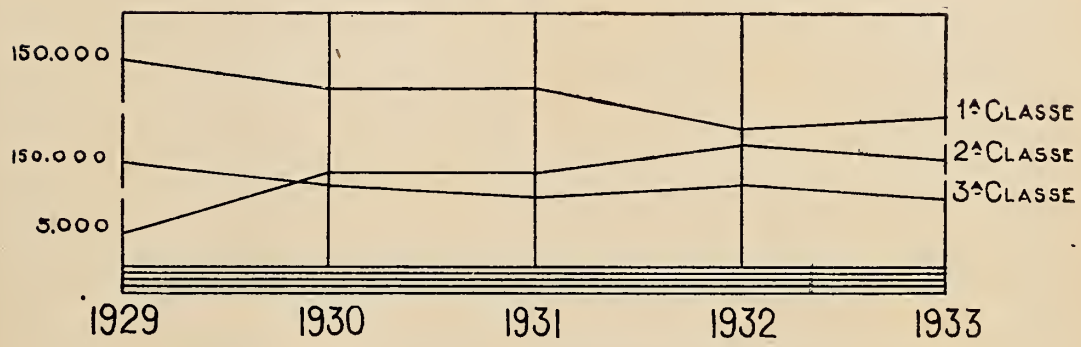
CONSUMO DE COMBUSTIVEL



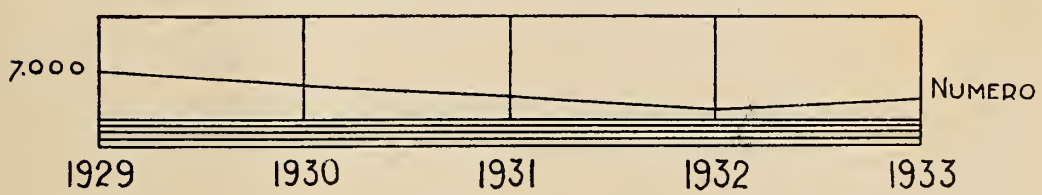
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

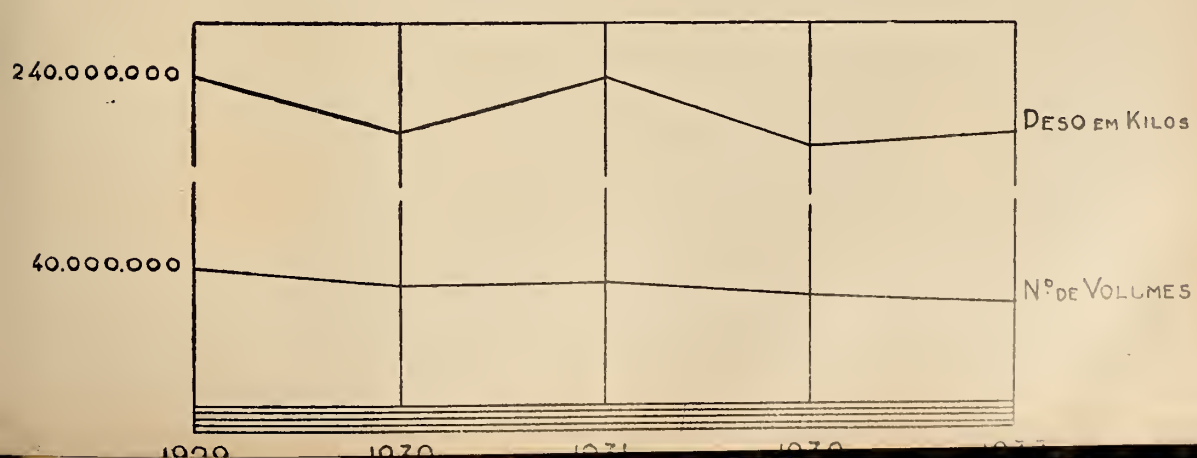
TRANSPORTE DE PASSAGEIROS



TRANSPORTE DE ANIMAES

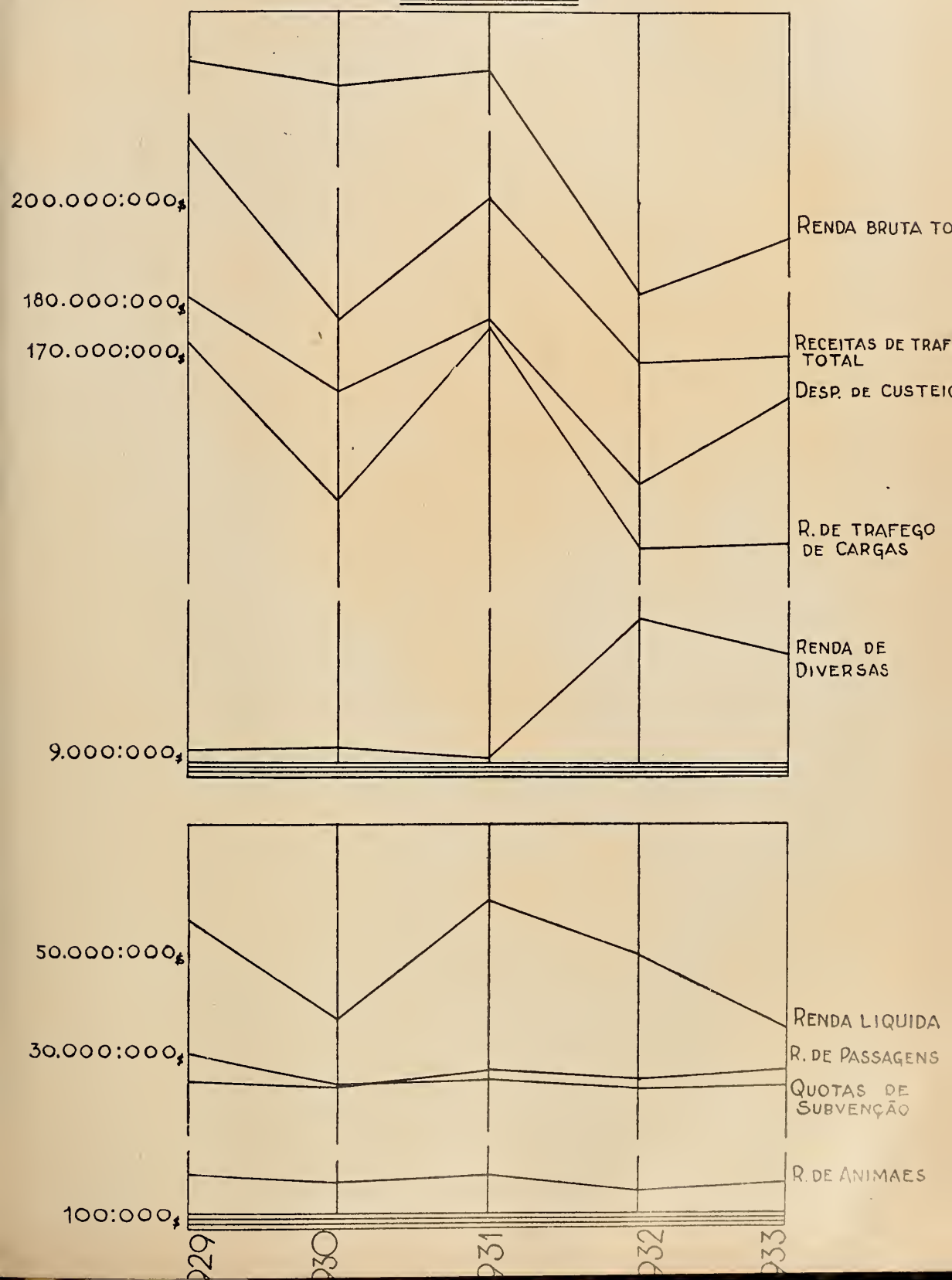


TRANSPORTE DE CARGAS



DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO



ESTATISTICA DOS PORTOS

Tendo acabado de examinar os dados estatisticos de navegação, passo agora a tratar dos resultados obtidos pela 4ª Divisão quanto á estatistica dos portos, isto é, relativos ao movimento de embarcações e de mercadorias, á receita dos portos, á utilização das installações portuarias, etc.

A estatistica portuaria organizada pela 4ª Divisão consta de 162 quadros juntos ao presente relatorio, contendo dados de longo periodo, do quinquennio de 1930 a 1934, e especialmente do anno findo de 1934, com especificação mez por mez.

Seguem-se a esses quadros varios diagrammas, cujo exame serve para facilitar o estudo comparativo dos dados, illustrando aquelles e facilitando o estudo comparativo das variações verificadas, embora não se refiram alguns delles, relativos a quinquennios, ao mesmo quinquennio de 1930 a 1934 que systematica e methodicamente foi mantido nos quadros supramencionados.

Na organisação de todos esses quadros estatisticos verifica-se ter havido na 4ª Divisão, installada no anno findo, a preoccupação de obter dados tão precisos quanto possivel, de sorte a permittir que do methodo estatistico se tirem conclusões tão precisas quanto possivel. Esse trabalho representa um resultado já bastante satisfatorio e tende, naturalmente, a aperfeiçoar-se, para que de anno a anno possam ser apresentados dados ainda mais completos.

A importancia do methodo estatistico se faz sentir cada vez mais em toda as nações; e dahi surgiu naturalmente a necessidade da creação da 4ª Divisão deste Departamento, á qual cabem respectivos serviços. Ha, neste sentido, um vasto campo a explorar no nosso paiz, que este Departamento aborda na parte que se relaciona com as possibilidades portuarias e da navegação nacional.

Isto posto, passo a referir-me aos dados estatisticos consignados nos quadros annexos para os diversos portos, estabelecendo o conveniente confronto.

DADOS PECULIARES AOS PORTOS ORGANIZADOS

Os dados referentes exclusivamente aos portos organizados foram colligidos segundo os seguintes quadros:

1°. — Quadro da renda bruta arrecadada desde o inicio da exploração dos portos organizados;

2°. — Quadros da utilização dos caes e dos armazens, relativos ao quinquennio de 1930 a 1934;

3°. — Quadros do movimento de trens, relativos ao anno de 1934.

RENDA BRUTA

Junto encontra-se um mappa geral, correspondente á renda bruta nos portos organizados, desde o inicio de sua arrecadação. Do exame desses dois documentos estatisticos resultam ás conclusões que se seguem.

Porto de Manáus — A renda, depois de manter-se acima de 3.000 contos de réis annuaes, foi diminuindo a partir de 1913, acompanhando a queda de preço e diminuição da exportação da borracha, para ter um movimento de subida de 1924 para 1927, quando voltou a diminuir. No anno de 1934 nota-se novamente uma alta para mais de 3.000 contos de réis, o que succede parallelamente ao augmento de exportação, de 63.724 tons. em 1934 contra 52.591 tons. em 1933.

Porto de Belém — A renda chegou a um maximo de 1927 para 1918, passando em seguida a decrescer até 1922, para subir um pouco novamente até 1926, mantendo-se quasi a mesma até 1929 e decrescer em seguida no anno seguinte, mantendo-se então proximamente estacionaria. Nota-se, assim, uma certa variação cyclica na qual o periodo é, em media, de 5 a 6 annos. O exame de diagramma correspondente permitte verificar facilmente a successão dos augmentos e depressões que as succedem.

Porto de Natal — Organizado este porto em 1933, não se torna ainda possivel o confronto das rendas successivas durante um periodo apreciavel. Nota-se um augmento da renda de 1933 para 1934, que passou de 270:449$200 a 393:726$600.

Porto de Recife — Depressão do inicio da exploração do porto até 1921, passando a crescer a renda até 1929, quando voltou a soffrer consideravel depressão até 1932 e passou a apresentar uma lenta reacção até 1934. O numero total de annos é ainda relativamente pequeno para notar-se a repetição dos cyclos economicos. A julgar, entretanto, pelo tempo decorrido entre as duas depressões de 1921 e 1932, temos aqui uma variação cyclica de 10 a 11 annos.

Porto da Bahia — Estacionaria a renda até 1920, quando tem um ligeiro augmento, para voltar aos mesmos valores anteriores e subir de 1924 a 1935. Em seguida mantem-se a renda quasi estacionaria, com ligeiras variações para mais e para menos, até 1934. Não se desenham claramente variações cyclicas.

Porto de Ilhéus — A tendencia, desde o inicio da arrecadação em 1925, é para constante augmento, apresentando o anno de 1934, o maximo até agora registrado, de réis 1.220:681$010.

Rio de Janeiro — Nota-se o augmento gradual da renda desde o inicio até 1930, com apenas ligeiras depressões em 1922 e 1927, até 1929 quando a renda attingiu o seu maximo, de 28.760:058$103; a partir de 1930 a renda entrou em franco declinio, até 1934, om 16.005:617$000. Tem sido essa diminuição attribuida á falta de pagamento, por parte

de repartições, de taxas de caes sobre materiaes importados para serviços publicos. Assim deve ser, porem em parte, pois a depressão notada decorre tambem da crise financeira que atravessa o paiz e que ora parece approximar-se do seu ponto culminante. Concomitantemente com essa depressão nota-se, com effeito, uma sensivel diminuição no movimento geral de mercadorias no porto do Rio de Janeiro, que de 1929 a 1934, passou de 3.397.275 para 2.295.358 toneladas, cum om grande decrescimo, portanto, de 1.101.917 toneladas, attingido gradativamente durante todo o quinquennio, com os valores successivos de 2.884.392 tons., 2.490.318 tons., 2.362.697 tons" 2.344.688 tons. e 2.295.358 tons., respectivamente nos annos de 1930 a 1934, accusando differenças annuaes de, respectivamente, 512.883 tons., 394.074 tons., 127.621 tons., 18.008 tons. e 49.331 tons., que perfazem aquella differença de 1.101.917.

Porto de Nictheroy — Porto de reduzido movimento, em virtude da visinhança ao porto do Rio de Janeiro, apresenta para renda bruta, desde o inicio da exploração em 1930, algarismos insignificantes, com um maximo de 133:937$630 em 1931 e um minimo de 40:496$600 em 1932.

Porto de Santos — Primeiro porto do Brasil que foi organisado (1892), apresenta o dado em apreço no mais longo periodo, de 43 annos.

Durante esse periodo verifica-se um augmento gradual da renda bruta até um maximo de 55.812:500$470 em 1929, com ligeiras depressões que se notam em 1900, 1904, 1908, 1917, 1922, 1926 e 1932, anno este em que tal depressão mais se accentuou e teve principalmente como causa accidental um acontecimento politico, classificado por Albert Aftalion (Cours de Atatistique, 1928), entre as causas das variações irregulares, a considerar alem das variações cyclicas, que abrangem pequeno numero de annos e as variações de longa duração, tambem chamadas « variações seculares », esse acontecimento, que tornou mais sensivel a depressão em 1932, foi a revolução constitucionalista de São Paulo.

Levando em conta os periodos successivos de variações acima mencionados, vemos que tiveram as durações respectivas de quatro annos, para os dois primeiros periodos, de nove para o terceiro, de cinco para o quarto, de quatro para o quinto e de seis para o sexto o que fornece uma media de 5 1/3 annos para duração dos cyclos.

O diagramma relativo á renda bruta dos portos, já mencionados anteriormente, registra claramente a formação desses cyclos, assim como mostra, frizantemente, que formam elles apenas um movimento ondulatorio em torno de uma linha de posição media, sempre ascendente, que demonstra o constante progresso do porto de Santos.

Finalmente, tem-se a notar que, após a referida depressão observada em 1932, houve immediata reacção financeira, com o augmento da renda bruta de 34.626:542$693, em 1932, para 40.873:933$717 e 41.847:734$918, em 1933 e 1934 respectivamente, em correlação com o augmento de moviemnto de mercadorias, que de 1.803.855 tons. em 1932 passou a 2.621.386 tons. e 2.788.093 em 1933 e 1934, respectivamente, comprovando a pujança das possibilidades do Estado de São Paulo.

Porto do Rio Grande — A renda bruta, cuja arrecadação se iniciou em Outubro de 1919, progrediu até 1925, a partir de quando pouco oscillou, mantendo-se pouco acima de 4 mil contos de réis annuaes, até 1928; em 1929 attingiu então ao seu maximo, com 5.952:161$653, para diminuir até 1932, com 2.466:590$131 e manter-se estacionaria, pois a differença de 1934 sobre 1932 foi de pouco mais de 70 contos de réis.

UTLIZAÇÃO DO CAES

Encontram-se junto os quadros referentes á utilização de caes nos portos de Manáus, Belém, Recife, Bahia, Ilhéos, Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande do Sul, abrangendo o quinquennio de 1930 a 1934.

No porto de Manáus notam-se os aproveitamentos do caes em extensão, nestes ultimos cinco annos, não excedendo de 5 % para o calado até 4m,50, não excedendo 1 % para o de 4m,50 a 6m,00 e não excedendo 6 % para o de 6m,00 a 9m,00; para o aproveitamento em profundidade o coefficiente manteve-se constante de 2 %.

No porto de Belém os aproveitamentos no mesmo quinquennio não excederam de 13 % para o calado até 4m,50, de 10 % para o de 4m,50 a 6m,00 e de 2 % para o de 6m,00 a 9m,00; e para o aproveitamento em profundidade o coefficiente maximo foi de 11 %.

No porto do Recife esses coefficientes não excederam, no quinquennio, a 6 % para o calado até 4m,50, a 10 % para o calado de 4m,50 a 6m,00 e a 11 % para o calado de 6m,00 a 9m,00; e quanto ao aproveitamento em profundidade, o maximo, foi de 21 %.

No porto da Bahia os mesmos coefficientes, tiveram o seu maximo fixado em 20 % para o calado até 4m,50, em 17 % para o calado de 4m,50 a 6m,00 e em 13 % para o calado de 6m,00 a 9m,00. Quanto ao aproveitamento em profundidade, o seu coefficiente não excedeu a 30 %.

No porto de Ilhéos os corefficientes referem-se, quanto á utilização em extensão, somente aos calados até 4m,50 nos quatro primeiros annos, só em 1934 apparecendo a utilização relativa aos demáis calados. Relativamente ao calado até 4m,50 e maximo de coefficiente foi de 35 % em 1933, apperecendo em 1934 os coefficientes de 1 % e 7 % para os calados de 4m,50 a 6m,00 e de 6m,00 a 9m,00. O maximo coefficiente de occupação em profundidade foi de 58 %, em 1933.

No porto do Rio de Janeiro a utilização apresentou coefficiente maximo de 29 %, em 1933, para o calado até 4m,50 de 19 %, em 1930, para o calado de 4m,50 a 6m,00 e de 17 %, no mesmo anno, para o calado de 6m,00 a 9m,00. O coefficiente maximo de utilização em profundidade foi de 27 %, ainda em 1930.

No porto de Santos, esses coefficientes tiveram, quanto á occupação em extensão, os maximos de 11 %, em 1933 e 1934, para o calado até 4m,50 de 19 %, em 19 %, em 1933, para o calado de 4m,50 a 6m,00 e de 20 %, em 1930 para o calado de 6m,00 a 9m,00. O maximo coefficiente de occupação em profundidade foi de 32 %, em 1930.

Quanto ao caes de inflammaveis, cujos dados apparecem a partir de 1932, tem-se, nesse triennio, para a occupação em extensão, o coefficiente commum de 0,3 % quanto ao calado até 4m,50, os maximos de 2 % em 1932 e 1934 quanto ao calado de 4m,50 a 6m,00 e o de 20 % quanto ao calado de 6m,00 a 9m,00; e para a occupação em profundidade o coefficiente maximo de 6 % em 1933.

No porto do Rio Grande do Sul, os ditos coefficientes foram os seguintes. Para o Porto Novo, maximo de 7 % para o calado até 4m,50, de 16 % para o calado de 4m,50 a 6m,00 e de 9 % para o calado de 6m,00 a 9m,00, todos em 1930. O maximo coefficiente de occupação em profundidade foi de 18 %, ainda no mesmo anno. Para o Porto Antigo esses maximos foram em 14 %, em 1930, para occupação, sómente quanto ao calado até 4m,50; e o de 12 %, no mesmo anno, quanto á occupação em profundidade.

UTILIZAÇÃO DOS ARMAZENS

Nos mappas relativos ao assumpto, relativamente ao quinquennio de 1930 a 1934, observamos os seguintes resultados:

No porto de Manáus aproveitamento maximo em 1930, com 21 % para aproveitamento em area e 163 kg. por metro quadrado.

No porto de Belém, aproveitamento maximo em area de 23 % em 1934 e maximo de 265 kg. por m2 em 1930, nos armazens do porto; e maximo de 81 % no aproveitamento em area no anno de 1930, para o maximo de 1.435 kg. por m2 em 1931, nos armazens de inflammaveis, em Miramar.

No porto de Recife, aproveitamento em area maximo em 1930, com 21 %, e de 870 kg. por m2 em 1934.

No porto da Bahia, aproveitamento em area maxima de 27 % em 1930 e 1931; e de 598 kg. por m2 em 1930.

No porto de Ilhéos, aproveitamento maximo em 1933, com 21 % para aproveitamento em area e 940 kg. por m2.

No porto do Rio de Janeiro, aproveitamento maximo em area no anno de 1930, com 501 kg. por m2. Os dados fornecidos pela Fiscalização não permittiram o calado da percentagem de aproveitamento em area.

No porto de Santos, aproveitamento em area maximo em 1930, com 44 %; e maximo de 1.082 kg. por m2 em 1931.

No porto do Rio Grande do Sul, para a Porto Novo o aproveitamento foi maximo em 1930, com 27 %, para aproveitamento em area de 571 kg. por m2 ; para o Porto Antigo o maximo foi no mesmo anno com 27 % e 66 kg. por m2.

MOVIMENTO DE TRENS

Relativamente aos portos de Recife, Rio de Janeiro, Santos e Rio Grande do Sul, encontram-se junto quatro quadros do movimento de trens durante o anno de 1934.

DADOS GERAES

Tem-se agora a considerar os dados em conjuncto para cada porto, dados esses que constam da arrecadação da taxa de 2 % ouro e imposto de 10 % addicionaes sobre os direitos aduaneiros, esta substituindo aquella em 1934, do movimento de entrada de embarcações e do movimento commercial.

Junto encontram-se para todos os portos, os seguintes quadros:

1º. — Arrecadação das taxas de 2 % e 0,7 %, em ouro até 23 de Novembro de 1933, em papel de 24 do mesmo mez em diante (Dec. n. 23.481, de 21 de Novembro de 1933) e substituida a de 2 % pela de 10 % addicionaes sobre os direitos aduaneiros, com suppressão da de 0,7 % (Dec. n. 24.577, de 4 de Julho de 1934);

2º. — Arrecadação das ditas taxas no quinquennio de 1930 a 1934, inclusive a de 10 % addicionaes acima referida;

3º. — Resumo do movimento de entradas de embarcações, relativo ao mesmo quinquennio;

4º. — Resumo do movimento de importação e exportação relativo ao mesmo quinquennio.

PORTO DE MANAUS

Movimento de embarcações — Examinando o movimento de embarcações no quadro quinquennal referente a este porto vê-se que, em conjuncto, houve augmento de numero de navios de cabotagem de 1930 para 1934, ao passo que houve diminuição no movimento de longo curso. Quanto a tonelagem, porem, houve diminuição na cabotagem a partir de 1932 e augmento em longo curso de 1932 a 1933, para decrescer logo em seguida de 1933 para 1934, mas conservando-se ainda maior do que nos tres annos anteriores.

Movimento de mercadorias — Pelos resumos do movimento de mercadorias, verifica-se que, quanto á importação houve declinio na de longo curso até 1932, para em 1934, voltar a resultado proximamente egual ao de 1930; e na de cabotagem o declinio cessou em 1932, para exceder sensivelmente o anno de 1934 ao de 1930. De um modo geral houve, pois augmento na importação. Quanto á exportação verifica-se uma depressão ligeira em 1932, para augmentar toda ella em 1933 e 1934, sendo sensivel o augmento da exportação de longo curso, denotando um começo de reacção sobre a crise na qual ha longos annos se debate o Estado do Amazonas.

Receita — Consiste somente na renda bruta do porto, visto como não é cobrada a taxa de 2 %, ouro, ou a de 10 % addicionaes, papel, pela qual foi aquella substituida. A variação da renda bruta ja foi anteriormente examinada. Em 1934 foi ella de 3.030 :589$769.

PORTO DE BELEM (PARA')

Movimento de embarcações — Pelo quadro correspondente, verifica-se o seguinte Augmento do numero de navios de cabotagem até 1932, para diminuir até 1934; e augmento da tonelagem até 1933, diminuindo em 1934 sensivelmente. Quanto ao movimento de longo curso, observa-se phenomeno inverso no numero e tonelagem de navios, com o minimo em 1932 e augmento até 1934.

Movimento de mercadorias — O exame do quadro respectivo mostra que quanto á importação de longo curso, ha sensivel diminuição até 1933, melhorando em 1934; e quanto á importanção por cabotagem, tem-se pequenas oscillações até 1933, quando passa a augmentar, excedendo 1934 aos quatro annos anteriores. Este augmento em 1934 tem correlação com o augmento, acima verificado, do movimento maritimo.

Quanto á exportação, tem-se: de longo curso, sensivel diminuição de 1930 para 1931, depois do que apparecem pequenas oscillações até 1934. Aliás, já sensivel diminuição verificara-se de 1929 a 1930, com uma differença de 15.464 toneladas. Quanto á exportação por cabotagem, augmento até 1933, com pequeno decrescimo em 1934.

Receita — A renda bruta no anno de 1934 foi de 3.624 :859$200. O producto da taxa de 2 % ouro, em papel, de Janeiro a Agosto do mesmo anno, foi de 543 :150$000; e o do imposto de 10 % addicionaes, de Setembro a Dezembro, foi de 316 :713$470, donde o total, para o anno de 1934, de 859 :863$470.

PORTOS DO MARANHÃO

Porto de São Luiz

Movimento de embarcações — Pelo quadro desse movimento nota-se que, quanto á cabotagem, de um modo, geral, diminuição do numero de navios, mas equilibrio na tonelagem, com variações muito pequenas; e, quanto ao movimento de longo curso, diminuição no numero de navios e na tonelagem até 1932, para em seguida apparecer uma reacção para o augmento nos annos de 1933 e 1934.

Movimento de mercadorias — Os quadros resumos a este respeito, mostram que, quanto á importação, ha em geral, diminuição até 1934, com ligeira reacção em 1933, na importação de longo curso; e augmento sensivel de 1930 a 1934, com mui pequena depressão, em 1933, na importação por cabotagem. Quanto á exportação, ha constante e sensivel diminuição, anno a anno, até 1933, para a exportação de longo curso com melhoria em 1934; e augmento até 1932, para sobrevir depressão até 1934, para a de cabotagem. Assim, houve diminuição na importação e na exportação de longo curso, de um modo geral, a par de um augmento relativamente á cabotagem, embora com um maximo em 1932.

Receita — Constituida pela taxa de 2 %, em papel, o imposto de 10 % addicionaes registrou-se para aquella, no periodo de 1º de Janeiro a 31 de Agosto de 1934, a importancia de 161 :511$000 e para este, no periodo de 1º de Setembro a 31 de Dezembro de 1934, a importancia de 125 :105$470.

Porto de Tutoya

Movimento de embarcações — Pelo quadro correspondente, verifica-se diminuição, durante todo o quinquennio, na entrada de navios de cabotagem, quer em numero de navios, quer em tonelagem total; e o mesmo quanto ao movimento de longo curso, com alguma reacção, entretanto, em 1934.

Movimento de mercadorias — Pelos quadros respectivos verifica-se, quanto á importação, diminuição em longo curso até 1933, para voltar, em 1934, approximadamente ao valor de 1930, emquanto que na cabotagem houve augmento, com pequena depressão em 1934. Quanto á exportação, houve diminuição em longo curso até 1933, com forte reacção em 1934, emquanto, após o mesmo phenomeno na cabotagem, a reacção em 1934 é fraca.

Receita — A taxa de 2 %, em papel, em 1934, e até 31 de Agosto, foi de 57 :600$300; e o imposto de 10 % addicionaes, no restante do anno, foi de 22 :058$154.

Porto de Amarração

Movimento de embarcações — Porto de pequeno movimento, apresenta um insignificante movimento de entrada de navios de longo curso a partir de 1933. Quanto á cabotagem, nota-se augmento no numero de navios e especialmente na tonalegem total, variando esta de 7.731 tons., em 1930, a 30.923 tons., em 1934.

Movimento de mercadorias — Sendo insignificante o movimento de importação e exportação de longo curso, como se pode verificar nos quadros annexos, considera-se aqui somente um movimento relativo á cabotagem.

Pelos quadros respectivos verifica-se, quanto á importação, um sensivel augmento na importação por cabotagem até 1933, havendo pequena diminuição em 1934, mas mantendo-se, ainda assim, sensivelmente superior o resultado sobre os dos outros annos. Quanto á exportação, ha o mesmo augmento, com pequena queda em 1934.

Receita — Em 1934 houve apenas a arrecadação da taxa de 2 % ouro, em papel, relativa aos oito primeiros mezes, de 1 :060$000; e nehuma arrecadação do imposto de 10 % addicionaes nos quatro mezes restantes.

PORTOS DO CEARA'

Porto de Camocim

Movimento de embarcações — Porto de pequeno movimento, do qual, por só existirem dados colligidos regularmente a partir de 1933, não podemos dar aqui os quadros estatisticos resumidos. O seu movimento de entrada de navios de longo curso é muito pequeno, com 2 navios em 1933 e 19 em 1934, o que mostra, em todo o caso, sensivel melhora no movimento, correspondente em toneladas de registro a 5.781 tons. em 1933 e 49.735 tons. em 1934. Quanto á cabotagem, tem-se 78 navios com 46.649 tons. em 1933, e 127 navios com 41.110 tons. em 1934, notando-se, pois, que o augmento consideravel do numero de navios não correspondeu, entretanto, ao augmento em tonelagem.

Movimento de mercadorias — Não ha importação de longo curso nos dois annos de 1933 e 1934 em apreço, mas sim somente exportação dessa especie, o que significa ter sido o movimento de entrada de navios de longo curso, a que acabamos de alludir, exclusivamente para carregar mercadorias no porto de Camocim, entre as quaes a principal é cêra de carnauba.

Quanto ao movimento de cabotagem, tem-se 13.383 tons. em 1933 e 5.208 tons. em 1934, para a importação; para a exportação 3.374 tons. em 1933 e 2.623 tons. em 1934, havendo, portanto, decrescimo em ambos os casos.

Receita — Não existe receita do porto porquanto, além de não haver renda bruta de caes, não existe arrecadação de taxas para obras de portos.

Porto de Fortaleza

Movimento de embarcações — Pelo quadro do movimento de embarcações, verifica-se, quanto á cabotagem, um augmento durante o quinquennio, tanto em numero de vapores quanto em tonelagem, com apenas ligeiro decrescimo de 1931 para 1932. Quanto ao movimento de longo curso, nota-se sensivel decrescimo em 1932, para augmentar em 1933 e attingir proximamente o mesmo valor de 1930 em 1934.

Movimento de mercadorias — Dos resumos do movimento de mercadorias, conclue-se, quanto á importação: decrescimo da de longo curso até 1932, para haver reacção de 1933 a 1934, já excedendo ao valor obtido em 1930; e augmento da de cabotagem até 1932, para surgir decrescimo em 1933 a 1934, mas, ainda assim, ficando o movimento superior ao de 1930. Quanto á exportação: decrescimo até 1932, na de longo curso, com reacção de 1933 a 1934, excedendo então aos valores de todos os annos anteriores; e pequenas variações na de cabotagem, para ser, em 1934, ligeiramente excedido o valor obtido em 1930, mas ficando abaixo do obtido em 1931. E' de notar que o decrescimo geral, no anno de 1932, em toda a exportação, bem como na importação de longo curso, com augmento da importação por cabotagem, coincide com um periodo de secca atravessado pelo Estado do Ceará, cujas forças productoras reagiram logo que ficaram libertadas desse periodo.

Receita — Consiste na taxa de 2 % ouro, papel, e no imposto de 10 % addicionaes, aquella na importancia de 482 :084$640, relativa ao periodo de Janeiro a Outubro, e este na importancia de 17 :756$200, relativa ao periodo de Setembro a Dezembro.

Porto de Aracaty

Movimento de embarcações — Porto de reduzido movimento, como o de Camocim, só foram colligidos os dados estatisticos a elle referentes a partir de 1933. O seu movimento maritimo é quasi só de cabotagem, pois em 1934 foi que apresentou 6 navios de longo curso, com 15.440 tons. de registro. As entradas de navios de cabotagem em 1933 foram em numero de 93, com 69.359 tons.; e em 1934 foram em numero de 63, com 49.078 tons., apresentando, pois, um decrescimo.

Movimento de mercadorias — Em 1933 e 1934 a importação por cabotagem foi respectivamente de 6.066 e 3.205 toneladas, demonstrando diminuição, de accordo com o decrescimo de entrada de navios acima mencionado. A exportação de cabotagem foi respectivamente de 1.449 e 777 toneladas, acompanhando o mesmo decrescimo. A exportação de longo curso em 1934 foi de 4.340 tons., constante essencialmente de cêra e algodão. Houve uma pequena exportação de longo curso em 1933, com 226 tons. por intermedio do porto de Fortaleza.

PORTO DE NATAL

Movimento de embarcações — Pelo exame do quadro respectivo, verifica-se, quanto á cabotagem, que houve em geral augmento nas entradas de navios, com apenas uma ligeira depressão de 1931 a 1932. Quanto ao movimento de longo curso, houve forte depressão de 1931 para 1932, coincidindo com o ultimo periodo de secca verificado no nordeste brasileiro, para em seguida haver reacção, attingindo o movimento de navios em 1934 um numero proximo ao de 1930.

Movimento de mercadorias — Pelos resumos do movimento de mercadorias de importação e exportação no quinquennio, deduz-se o seguinte. Quanto á importação: depressão no de longo curso até 1932, voltando a valor igual ao de 1930 em 1934, semelhantemente ao verificado quanto ao movimento de navios; e pequena depressão, com excesso do anno de 1934 sobre o de 1930, na de cabotagem. Quanto á exportação nota-se variação inteiramente identica á de importação.

Receita — A renda bruta do caes do porto, em 1934, attingiu a 395 :726$600. Para taxa de 2 % ouro, em papel, até 31 de Agosto, foi arrecadada a quantia de 165 :404$900; e para o imposto de 10 % addicionaes, correspondente ao periodo de Setembro a Dezembro, 115 :746$400.

PORTOS DA PARAHYBA

Porto de Cabedello

Movimento de embarcações — Pelo exame do quadro respectivo, verifica-se, quanto á cabotagem, uma oscillação pequena no numero e tonelagem de navios, cabendo ao anno de 1933 o maximo no numero e tonelagem de navios. Quanto ao movimento de longo curso, ha uma depressão, não grande, em 1933, para augmentar até 1934, com o maximo em numero e tonelagem de navios.

Movimento de mercadorias — Dos quadros resumos do movimento de mercadorias deduz-se que, quanto ao movimento de longo curso, houve depressão até 1932, para melhorar em 1933 e 1934; e, quanto á cabotagem, houve em geral augmento, com ligeira diminuição em 1934. Quanto á exportação, depressão até 1933 e rapida reacção em 1934, para o movimento de longo curso; e augmento até 1932, com pequena diminuição nos dois annos seguintes.

Receita — Consiste na taxa de 2 % ouro, papel, no valor de 355 :998$500, e no imposto de 10 % addicionaes, papel, no valor de 228 :273$800, para os dois periodos do anno de 1934 já mencionados.

João Pessôa

Movimento de embarcações — Como se verifica pelo quadro respectivo, não existe movimento de navios de longo curso, tendo o porto de João Pessôa, um movimento predominante de passageiros e concentrando-se o movimento commercial principalmente no porto de Cabedello. Como abaixo se verá, tambem é diminuto o movimento de mercadorias, limitado á cabotagem. Nota-se no movimento, em geral, augmento no numero e tonelagem total dos navios, com pequena diminuição de 1934.

Movimento de mercadorias — Pelos resumos de importação e exportação, verifica-se, quanto á importação, sensivel augmento até 1932, para diminuir em 1933 e 1934, mas ficando o total annual ainda superior aos 1930 e 1932. Quanto á exportação, nota-se o mesmo facto, mas ficando o total de 1934 abaixo do de 1931.

Receita — Sómente no porto de Cabedello é arrecadado o imposto de 10 % addicionaes, pelo qual foi substituido o de 2 % ouro.

PORTO DE RECIFE

Movimento de embarcações — Do quadro relativo a este porto, deduz-se, quanto á cabotagem, uma oscillação de anno para anno, mas chegando-se em fins do quinquennio sem depressão alguma apreciavel, quer no numero, quer na tonelagem de navios. Quanto ao movimento de longo curso, ha diminuição até 1932, para succeder-se a reacção, sobrepujando-se o total do anno de 1934 ao de 1930.

Movimento de mercadorias — Dos respectivos resumos, deduz-se: Quanto á importação: na de longo curso, constante augmento até 1934, quando o total de mercadorias attingiu a uma vez e meia o de 1930; e na de cabotagem, o mesmo augmento.

Quanto á exportação: quer na de longo curso, quer na de cabotagem, oscillação de anno a anno, mantendo-se sem depressão em 1934.

Receita — A renda bruta deste porto organizado attingiu a 4.884 :781$100. A taxa de 2 % ouro, em papel, rendeu, até 31 de Agosto, 2.828 :140$700 e a de 10 % addicionaes rendeu de Setembro a Dezembro, 1.472 :536$700, perfazendo, pois, o total de Réis 4.300 :677$400.

PORTO DE MACEIO'

Os dados estatisticos deste porto, onde não existe Fiscalização ou turma permanente subordinada a alguma Fiscalização visinha, têm sido dados nos relatorios annuaes da Fiscalização do Porto do Recife até 1934. Infelizmente, não foram fornecidos esses dados no relatorio do anno de 1934, pelo que só podemos considerar o quatriennio de 1930 a 1933.

Movimento de embarcações — O movimento de navios de 1930 a 1933 foi o seguinte:

Cabotagem: — 1930 — 1.508 navios com 700.238 tons.
1931 — 1.540 navios com 795.872 tons.
1932 — 1.535 navios com 914.275 tons.
1933 — 1.460 navios com 991.292 tons.

Longo curso: — 1930 — 92 navios com 238.470 tons.
1931 — 66 navios com 158.524 tons.
1932 — 57 navios com 146.531 tons.
1933 — 57 navios com 156.162 tons.

Por este resumo, verifica-se, um geral augmento na tonelagem total de navios de cabotagem e diminuição na de navios de longo curso, até 1933, bem como no numero de navios, excepto no numero de navios de cabotagem de 1932 para 1933, quando houve diminuição, a par do augmento da tonelagem, o que significa alguma preponderancia, em 1933, de navios de tonelagem relativamente grande.

Movimento de mercadorias — O movimento de mercadorias de 1930 a 1933 foi o seguinte:

ANNOS	IMPORTAÇÃO		EXPORTAÇÃO	
	LONGO CURSO	CABOTAGEN	LONGO CURSO	CABOTAGEM
1930	11.844	110.598	8.940	110.883
1931	6.737	41.541	346	118.100
1932	5.828	34.189	8.124	18.700
1933	5.660	38.607	10.049	83.768

Quanto á importação, nota-se sensivel diminuição de 1930 a 1933, em geral. Quanto á exportação: na de longo curso, augmento, em geral até 1934; e na de cabotagem diminuição.

Receita — Deixa de ser consignada a de 1934, em virtude de não terem sido fornecidos á Administração Central os dados relativos á taxa de 2 % ouro, papel e ao imposto de 10 % addicionaes, conforme acima já ficou explicado.

PORTO DE ARACAJU'

Movimento de embarcações — Examinando o quadro respectivo, nota-se, quanto á cabotagem, depressão na frequencia de navios até 1932, reagindo em seguida e approximando-se o total de 1934 do de 1930; e quanto ao movimento de longo curso ha, em geral, diminuição.

Movimento de mercadorias — Examinando os resumos da importação e da exportação verifica-se, neste porto, a existencia de exportação de longo curso, em pequena quantidade, sómente em 1930. Quanto á importação: na de longo curso, ligeiro augmento até 1934; e na de cabotagem, augmento até 1933, para diminuir em 1934, com um total porem, ainda superior ao de 1930. Quanto á exportação por cabotagem, verifica-se diminuição até 1932, com reacção dahi em diante, approximando-se o total de 1934 do de 1930.

Receita — Consta da taxa de 2 % ouro, em papel, e do imposto de 10 % addicionaes, relativos aos periodos de Janeiro a Agosto e Setembro a Dezembro, com os valores, em 1934, respectivamente de 4:993$700 e 18:361$100.

PORTOS DA BAHIA

Porto da Bahia (São Salvador)

Movimento de embarcações — Pelo exame do quadro do movimento de embarcações, verifica-se, quanto ao movimento de cabotagem, oscillações de anno a anno, de sorte a não offerecer o total de 1934 differença muito sensivel com relação ao de 1930. Quanto ao movimento de longo curso, depois de diminuir em 1931, passou a augmentar até 1934, attingindo valor proximo do de 1930.

Movimento de mercadorias — Pelo exame dos resumos da importação, vê-se que, quanto á importação de longo curso, houve em geral decrescimo até 1934, quando o total annual foi de menos da metade do valor obtido em 1930; e, quanto á importação por cabotagem, houve augmento a principio, para decrescer em 1933 e 1934, mas ficando o valor obtido em 1934 ainda acima do de 1930.

Quanto á exportação, nota-se um movimento geral de augmento, quer com relação á de longo curso, quer com relação á de cabotagem.

Receita — A renda bruta em 1934 attingiu a importancia de 4.909 :098$720. A taxa de 2 % ouro, em papel, relativa aos oito primeiros mezes, foi de 1.245 :831$800; e a de 10 % addicionaes, relativa ao periodo restante, foi de 669 :481$800, dando um total, pois de 1.915 :313$600.

Porto de Ilhéus

Movimento de embarcações — Examinando o quadro respectivo, notam-se, quanto ao movimento de cabotagem, pequena variações no numero e tonelagem total dos navios para cada anno, denotando, assim, certo equilibrio. O mesmo, porem, não se dá quanto ao movimento de longo curso, onde se verifica, de um modo geral, accentuada diminuição, que chega a levar o total annual de 1934 a cerca da quarta parte do de 1930.

Movimento de mercadorias — Do exame dos quadros de importação e exportação deduz-se o seguinte: Quanto á importação, não existe a de longo curso, sendo o movimento de longo curso no porto de Ilhéus relativo somente á exportação, toda de cacáu. Na importação por cabotagem notam-se pequenas oscillações de anno a anno, mas conservando uma marcha ascendente até 1934.

Quanto á exportação, verifica-se na de longo curso um movimento oscillatorio descendente, chegando-se a 1934 com um total sensivelmente inferior ao de 1930; e na exportação por cabotagem nota-se, em geral, augmento até 1934, quando o total desceu perto da quarta parte do attingido em 1930.

Receita — Consiste na renda bruta do porto, num total, em 1934, de 1.220 :681$010. Não é arrecadada, neste porto, a taxa de 2 % ouro ou o imposto de 10 % addicionaes que a este substituiu.

PORTO DE VICTORIA

Movimento de embarcações — Do exame do quadro respectivo, deduz-se sensivel augmento no movimento de cabotagem até 1932, para succeder-se o decrescimo, quer em numero de navios, quer em tonelagem, até 1934. Quanto ao movimento de longo curso, apresenta diminuição, em geral, durante o quinquennio.

Movimento de mercadorias — Examinando os quadros de importação e exportação, deduz-se o que se segue.

Quanto á importação, diminuição sensivel da de longo curso até 1932, com reacção nos dois ultimos annos, porem ficando ainda o numero obtido em 1934 abaixo da metade do obtido em 1930; e oscillação na de cabotagem, com marcha ascendente até 1934, que superou o anno de 1930.

Quanto á exportação: na de longo curso, depressão até 1934; e na de cabotagem, augmento durante todo o quinquennio, attingindo o valor obtido em 1934 ao dobro do de 1930. Em summa, nota-se diminuição no movimento de longo curso, ao par do augmento no de cabotagem.

Receita — Não estando o porto ainda em exploração, consiste a receita, em 1934, na taxa de 2 % ouro, em papel, relativa aos oito primeiros mezes, na importancia de Réis 73 :733$900, e no imposto de 10 % addicionaes, relativos aos quatro mezes restantes, na importancia de 47 :488$500, dando um total de 121 :222$400.

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Movimento de embarcações — Examinando o quadro relativo e este porto, vê-se que, quer em relação ao movimento de cabotagem, quer em relação ao de longo curso, ha diminuição no numero de vapores e na respectiva tonelagem total, até 1932, o que é natural, em vista da causa accidental proveniente de revolução constitucionalista de São Paulo, que não podia deixar de influir no porto do Rio de Janeiro. Atravessada essa epoca, verifica-se, em 1933 e 1934 uma melhora no movimento geral, embora ainda lenta, o que é attribuivel á actual crise economica que assoberba o paiz.

Movimento de mercadorias — Verifica-se pelo exame dos resumos respectivos que, quanto á importação de longo curso, sobreveio diminuição até 1932, com ligeira reacção em 1933 e, logo em seguida, diminuição de 1933 para 1934; e, quanto ao movimento de cabotagem, ligeiras oscillações, para se verificar augmento sensivel em 1934. Quanto á exportação, na de longo curso ligeiro augmento de 1930 para 1931, seguindo-se forte depressão em 1932, que continuou, embora menos accentuado, na resto do quinquennio, em virtude, naturalmente da crise economica que acabamos de nos referir; e na de cabotagem, augmento até 1932, para sobrevir depressão em 1933 e 1934.

Receita — A renda bruta no Rio de Janeiro foi, em 1934, de 16.005:617$000. Quanto á taxa de 2 % ouro, em papel, e ao imposto de 10 % addicionaes, relativos respectivamente aos dois periodos do anno já citados, attingiram ás importancias de 27.777:986$060 e 10.778:428$500, respectivamente, num total, pois, de 38:556:414$560.

PORTO DE NICTHEROY

Movimento de embarcações — Não tendo havido atracação de navios ao caes, a não serem batelões e outras embarcações desta natureza, procedentes dos vapores fundeados na bahia de Guanabara, não cabe aqui o registro de tal natureza.

Movimento de mercadorias — Não houve importação de longo curso senão em 1930 e 1931; e, quanto ao movimento de importação de cabotagem, o exame dos quadros demonstra que o movimento de mercadorias no porto de Nictheroy é diminuto, o que é devido á sua visinhança do Rio de Janeiro, como já se fez referencia ao examinar a renda bruta dos portos. Nota-se, na importação de cabotagem, declinio até 1932, attingindo a um minimo, com volta proximamente ao mesmo valor de 1930 no ultimo anno. Quanto á exportação, verifica-se decrescimo até 1934 na de longo curso e ligeiro augmento até esse anno na de cabotagem.

Receita — A renda bruta em 1934, foi de 73:393$100. A taxa de 2 % ouro, foi arrecadada no porto de Nictheroy somente em 1930 e parte do anno de 1931, tendo sido suspensa neste ultimo anno, ao ser extincta a Alfandega naquella cidade. Dahi por deante passou a ser arrecadada integralmente pela Alfandega do Rio de Janeiro, conforme se vê registrado no quadro completo das taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, annexo ao presente relatorio.

PORTO DE SANTOS

Movimento de embarcações — Um golpe de vista no quadro do movimento de embarcações neste porto, mostra que o movimento total de navios, depois de manter-se elevado até 1931, soffreu rapida depressão, que tem como causa principal o facto da revolução constitucionalista do Estado de São Paulo. Passada essa causa, nota-se rapida reacção, de accordo com a pujança productora e industrial daquelle Estado.

Movimento de mercadorias — São as seguintes as conclusões que se tiram do exame dos quadros de importação e exportação deste porto:

Quanto á importação, depressão forte até 1932 na de longo curso, em virtude da causa acima citada, com reacção accentuada nos dois annos seguintes; e oscillação na de cabotagem, havendo mesmo augmento em 1932 o que denota a tendencia ao contrabalanço da falta de importação de longo curso.

Quanto á exportação: phenomeno identico ao da importação, notando-se augmento na exportação de cabotagem.

Receita — A renda bruta do porto attingiu, em 1934, á importancia de réis 41.847:734$918. Quanto á taxa de 2 % ouro, em papel, até ser substituida pelo imposto de 10 % addicionaes, foi em 1934 de 10.787:827$500; e a importancia do referido imposto foi de 10.832:841$500, dando, com aquella taxa, o total de 35.620:669$000.

PORTO DE PARANAGUA

Movimento de embarcações — Pelo exame do quadro correspondente, nota-se, no movimento de cabotagem, um constante decrescimo de anno a anno, quer ao numero de navios, quer quanto á tonelagem total. No movimento de longo curso verifica-se decrescimo até 1932 e ligeira reacção nos dois annos seguintes, ficando, porem, o total de 1934 ainda, sensivelmente abaixo do de 1930.

Movimento de mercadorias — Do exame dos resumos da importação e da exportação neste porto decorre o seguinte:

Quanto á importação, diminuição até 1932, mais sensivel na de longo curso, com reacção fràca nesta e mais sensivel na de cabotagem, quanto aos dois ultimos annos. Quanto á exportação, diminuição sensivel até 1932, com melhora nos dois ultimos annos, mas attingindo o total de 1934 a pouco mais da metade do attingido em 1930, quanto ao movimento de longo curso; e diminuição até 1931, para começar a augmentar em 1932, até ser ultrapassado em 1934 o total de 1930, quanto á exportação por cabotagem. E' notavel sempre a preponderancia das depressões no anno de 1932.

Receita — Consiste na taxa de 2 % ouro, em papel, e no imposto de 10 % addicionaes, que a substituiu, nos periodos já citados do anno. Assim, em 1934 aquella taxa attingiu a 166 :062$500 e este imposto a 77 :208$200, dando, pois, um total de 243 :270$700.

PORTO DE SÃO FRANCISCO

Movimento de embarcações — Pelos resumos da importação e da exportação, verifica-se, quanto ao movimento de cabotagem, continuo decrescimo em todo o quinquennio, descendo a tonelagem total em 1934 a menos da metade da de 1930; e, quanto ao movimento de longo curso, diminuição até 1934 egualmente, còm tonelagem total approximadamente igual á metade da de 1930, embora com ligeiro augmento nos dois ultimos annos.

Movimento de mercadorias — Dos dados contidos nos quadros da importação e exportação, conclue-se quanto á importação: decrescimo, em geral, até 1932, còm reacção nos dois ultimos annos, approximando-se a importação de longo curso da de 1930 e excedendo a desse anno a importação por cabotagem.

Quanto á exportação: pequenas oscillações de anno a anno, com augmento sensivel em 1934, relativamente ao anno de 1930.

Receita — Não sendo o porto organizado, resume-se na taxa de 2 %, ouro, em papel' e no imposto de 10 % addicionaes que a substituiu, dando aquella o total, no respectivo periodo de 1934, de 173 :525$200, e este o total de 80 :493$100, o aque fornece o total geral de 254 :018$300.

PORTO DE ITAJAHY

Movimento de embarcações — Porto de movimento muito inferior ao de São Francisco, offerecendo uma barra de accesso difficil, tem o seu movimento reduzido quasi exclusivamente á cabotagem, conforme se vê pelo quadro correspondente.

Por elle, verifica-se que houve decrescimo na importação de cabotagem, a unica a examinar, ficando o total de 1934 sensivelmente abaixo do de 1930. A paralysação das obras de accesso ao porto em 1930, dando logar á peiora das condições da barra, deve ser influido, em parte, neste decrescimo.

Movimento de mercadorias — São as seguintes as conclusões que fornece o exame dos resumos da importação e da exportação no porto de Itajahy.

O movimento de mercadorias de longo curso tem lugar, na sua maior parte, por intermedio do porto de Florianopolis. Nota-se, na importação de longo curso, decrescimo em 1931 e 1932, com augmento em 1933, para voltar a valor inferior ao de 1932, em 1934. Quanto á importação por cabotagem, nota-se o mesmo decrescimo e a mesma ligeira reacção em 1933, com diminuição em 1934. O movimento de exportação de longo curso é por demais insignificante para que possa ser objecto de estudo comparativo, offerecendo, entretanto, a mesma variação, com um minimo em 1932. Finalmente, a exportação de cabotagem, depois de um minimo em 1931, com um ligeiro accrescimo em 1932, teve sensivel augmento em 1933 e 1934, quando attingiu perto do dobro do total exportado em 1930.

Receita — Em 1934 attingiu a um total de 52 :523$300, que se subdivide em 38 :602$900, para a taxa de 2 % ouro, papel, e em 13 :920$400, para o imposto de 10 % addicionaes.

PORTO DE FLORIANOPOLIS

Movimento de embarcações — Pelo estudo do quadro respectivo, verifica-se que, quanto ao movimento de cabotagem, houve rapido decrescimo até 1932, que continuou, embora menos accentuadamente, até 1934, cujo total é muito inferior ao de 1930. Quanto ao movimento de longo curso, ha decrescimo, sensivel até 1932, com reacção nos dois annos seguintes, até um total, em 1934, inferior ao de 1930.

Movimento de mercadorias — Do exame dos quadros de importação e exportação deduz-se o que se segue:

Quanto á importação: na de longo curso, accentuado decrescimo até 1932, com melhora em seguida, mas subindo a importação de 1934 pouco acima da de 1930; e na de cabotagem decrescimo em 1931, com reacção nos dois annos seguintes, para recahir a importação em valor inferior á de 1930.

Quanto á exportação: mui pequena a de longo curso em 1930, augmentou em 1931 e conservou-se proximamente a mesma até 1934, visto serem minimas as variações; e diminuida a de cabotagem de 1930 a 1931, para nos tres ultimos annos crescer e attingir, em 1934, valor sensivelmente superior ao de 1930.

Receita — Renda de 2 % ouro, papel, no anno de 1934, de 134 :255$000, e do imposto de 10 % addicionaes, no periodo restante do anno, de 91 :083$200, perfazendo as duas parcellas o total de 172 :857$200.

PORTO DE LAGUNA

Movimento de embarcações — O movimento de longo curso no porto de Laguna não existe propriamente, registrando-se esporadicamente um ou outro navio desta especie em determinado anno, devido principalmente á difficuldade de accesso na barra e pouca profundidade disponivel, pelo que só ha propriamente a considerar o movimento de cabotagem. Este apresenta, de modo geral, um sensivel decrescimo no quinquennio, chegando em 1934 a um valor que, com relação ao anno de 1930, reperesenta menos da quarta parte do numero de navios e menos da decima setima parte da tonelagem de registro. Havendo, como se sabe, annos em que, em virtude do mau tempo, especialmente quando sopra o vento de E, o porto de Laguna chega a não permittir a entrada de navios durante varios mezes, comprehende-se a existencia de tão fortes decrescimos. Succede então que a exportação de cabotagem do porto de laguna escôa-se pelo porto de Imbituba, do qual, infelizmente, não existem dados estatisticos colligidos.

Movimento de mercadorias — Pelo exame do movimento de importação e exportação por cabotagem, verificam-se ligeiras variações, para mais e para menos, em 1931 e 1934, o que parece estar em desaccordo com o forte decrescimo na entrada de navios, mas que se explicam pelo facto, acima apontado, de serem importadas e exportadas mercadorias por intermedio do porto de Imbituba quando a barra de Laguna acha-se impraticavel, Na exportação por cabotagem, verifica-se um movimento geral de decrescimo até 1933, com alguma reacção em 1934.

PORTO DO RIO GRANDE DO SUL

O exame dos dados reunidos do Porto Novo e do Porto Antigo suggerem as conclusões que se seguem.

Movimento de embarcações — Quanto ao movimento de cabotagem, verifica-se, decrescimo no numero de navios e na respectiva tonelagem até 1932, reacção no anno de 1933 e diminuição no anno seguinte, ficando o total, entretanto, proximo do de 1930. Quanto ao movimento de longo curso, forte diminuição no numero de navios até 1932, mas havendo augmento de tonelagem, o que significa ter sido o porto frequentado então, de preferencia, pelos navios de grande tonelagem; e, em seguida, verifica-se phenomeno inverso em 1933, predominando, portanto, os navios de menor tonelagem, para em 1934, fazer-se sentir augmento em ambos os sentidos.

Movimento de mercadorias — Dos quadros de importação e exportação conclue-se o seguinte:

Quanto á importação, forte decrescimo até 1932, quanto á de longo curso, chegando a menos da metade do numero attingido em 1930, para augmentar mui lentamente até 1934: e diminuição na de cabotagem em 1931, com reacção nos annos seguintes, mas não sendo ainda attingido em 1934 o total de 1930.

Quanto á exportação: na de longo curso, decrescimo accentuado até 1933, com ligeira reacção em 1934; e na de cabotagem, decrescimo accentuado até 1932 e augmento em 1933, com ligeira diminuição em 1934, mas mantendo-se o total ainda superior ao de 1930.

Receita — A renda bruta attingiu, em 1934, a 2.479:855$517. A arrecadação da taxa de 2 % ouro, papel, relativa aos oito primeiros mezes do anno, foi de 2.654:517$200 e a do imposto de 10 % addicionaes, relativa aos quatro ultimos mezes, foi de 1.363:145$600, fornecendo, por consequencia, um total de 4.017:662$800.

PORTO DE CORUMBA'

Os dados estatisticos deste porto começaram a ser colligidos a partir do anno de 1934, depois de creada a respectiva Fiscalização. Nenhum estudo comparativo pode, pois, ser feito.

O movimento de embarcações de cabotagem no porto de Corumbá, em 1934, foi de 324 embarcações, com 52.687 toneladas; e o de longo curso de 20 embarcações, com 11.050 tons.

Quanto ao movimento de mercadorias, teve-se para importação 4.476 tons. de longo curso e 4.975 tons. de cabotagem; para exportação 2.222 tons. de longo curso, e 304 tons. de cabotagem.

A' receita, finalmente, dada pela taxa de 2 % ouro, em papel, e o imposto de 10 % addicionaes, nos periodos de 1934 já mencionados, consta das duas importancias, respectivamente, de 26:066$000 e 31:279$600, que fornecem um total de 57:339$600.

Com o exame dos dados estatisticos relativos a este ultimo porto de fiscalização subordinada ao Departamento, fica concluido este rapido estudo da Estatistica dos Portos, que ora submetto á attenção de V. Exa., juntamente com os quadros estatisticos de longo periodo e quinquennaes, organizados pela 4ª Divisão, onde, alem destes, foram tambem organizados outros contendo os detalhes, mez por mez, relativos ao anno findo de 1934.

Saude e fraternidade.

Ao Exmo. Sr. Dr.

João Marques dos Reis.

M. D. Ministro da Viação e Obras Publicas.

(a) F. C. Burlamaqui.

Director.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Principaes caracteristicos dos portos organizados

PORTOS	CANAL DE ACCESSO		CAES ACOSTAVEL			ARMAZENS		GUINDASTES		ENTIDADE QUE EXPLORA	OBSERVAÇÕES
	Profundidade	Largura Minima	Designação	Extensão	Altura minima d'agua	Nº.	Area total m2	Nº.	Poder em tons.		
Manáos	20m,00	300m	Fluctuante D-K	508m,07							Para grande cabotagem.
			Fluctuante A-B-C	562m,08	19m,00	8	19031,00	9	1,5 a 5	« Manaus Harbour ».	Para longo curso.
			Fluctuante L	243m,82							Para pequena cabotagem
Belem	8m,50 a 9m,00	300m	Alvenaria em blocos	1.824m,00	9m,00 a 3m,00	11	35600,00 + 2580,00	14	3 a 30	« Port of Pará »	8 armazens do porto. 3 armazens de inflamaveis.
Natal	5m,00	150m	Lages sobre estacaria	200m,00	6m,40	2	3552,50	4	5	Governa Federal.	
Recife	10m,00	260m	Alvenaria em blocos	2.136m,05	10m e 8m	13	36067,00	17	1,5	Governo do Estado.	
								3	5		
								10	1,5		
Bahia	8m,00	200m	Alvenaria em blocos	1.208m,00	8m e 2m,20	8	16600,00	7	3	Cº. Cession. Docas.	
Ilhéus	3m,30	250m	Duas pontes	85m,00	5m,0 a 2m,5	2	2100,00	—	—	Cº. Ind. Ilhéus	
R. de Janeiro	10m,00	300m	Alv. sobre caixões	3.300m,00	10m a 8m,20	18 + 68	146670,00 —	54 18 18	1,5 3 5	Governo Federal	Armazens intermos. Armazens externos.
Nictheroy	—	—	Estacaria cim. arm	435m,44	7m,00						
				1.034m,30	2m,00	2	3407,44	22	1,5	Governo do Estado	
Santos	8m,50	300m	Alvenaria em blocos	5.020m,00	10m a 7m	27 + 18	197145,00	134	1,5 a 80	Cº. Docas Santos.	
								34	2,5		
Rio Grande	8m,80	150m	Alvenaria em blocos	2.572,m00	8m,5 e 4m,2	17	46882,00	5	5	Governo do Estado.	

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Relação das taxas de 2 % e de 0,7 %, ouro, destinadas á construcção e conservação dos portos e das barras, nos diversos portos, desde o inicio de sua arrecadação

As taxas de 2 % e 0,7 %, ouro, foram creadas respectivamente pelos decretos numero 1.144, de 30 de Novembro de 1903, e n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920. Em virtude do decreto n. 23.481, de 21 de Novembro de 1933, passaram a ser arrecadadas em papel, á razão de 8$000 papel por 1$000 ouro, a partir de 24 de Novembro de 1933; e em face do decreto n. 24.577, de 4 de Jlho de 1934, ficou supprimida a taxa de 0,7 %, b em como substituida a de 2 %, a partir de 1° de Setembro de 1934, pela de 10 % addi- c ionaes, papel.

Assim, nesta relação a importancia dessas taxas no anno de 1933 acha-se dividida em duas partes, uma (a), em ouro, relativa ao periodo de 1° de Janeiro a 23 de Novembro e a outra (b), relativa ao periodo de 24 de Novembro a 31 de Dezembro; e figura no anno de 1934 a importancia da taxa de 2 %, em papel, relativamente ao periodo de 1° de Janeiro a 31 de Outubro.

———

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Taxa de 2 %, ouro, desde o inicio de sua arrecadação nos diversos portos até a sua extincção

ANNOS	ARRECADAÇÃO EM OURO			
	BELÉM	SÃO LUIZ	TUTOYA	AMARRAÇÃO
1907	957 :383$239	—	—	—
1908	917 :658$692	—	—	—
1909	1.109 :894$083	118 :055$307	—	—
1910	694 :558$991	169 :402$064	—	—
1911	—	159 :969$897	—	—
1912	—	158 :715$938	—	—
1913	83 :024$498	126 :126$999	14 :581$378	—
1914	379 :674$739	76 :157$399	13 :508$767	—
1915	291 :819$643	52 :231$609	7 :954$123	—
1916	363 :446$067	51 :252$296	6 :994$220	—
1917	270 :283$408	51 :460$711	8 :030$950	—
1918	159 :901$697	41 :395$596	4 :242$102	—
1919	226 :561$090	40 :140$449	7 :167$277	—
1920	230 :030$714	74 :380$798	10 :017$788	—
1921	100 :963$551	49 :640$815	8 :004$374	—
1922	117 :665$787	37 :231$413	10 :017$788	—
1923	123 :392$963	43 :254$578	7 :019$042	—
1924	154 :382$399	57 :766$670	12 :483$850	—
1925	231 :727$589	44 :265$233	7 :408$107	—
1926	262 :599$030	54 :154$561	7 :365$972	—
1927	211 :835$764	59 :368$844	14 :961$549	—
1928	296 :350$144	63 :934$379	17 :987$367	—
1929	276 :416$385	59 :054$446	20 :320$662	—
1930	245 :906$306	41 :762$734	13 :396$892	—
1931	114 :454$495	26 :714$870	8 :641$815	—
1932	98 :979$993	26 :352$660	5 :505$076	—
1933 (a)	114 :420$100	31 :603$600	7 :166$300	1 :168$600
Total	8.033 :315$367	1.722 :393$866	212 :775$399	1 :168$600

NOTA — No porto de Belém a arrecadação foi suspensa em Junho de 1910 e restabelecida em Junho de 1913.

	ARRECADAÇÃO EM PAPEL			
1933 (b)	80 :303$200	18 :723$300	74 :379$672	—
1934	543 :150$000	161 :511$000	482 :084$640	1 :060$000
Total	623 :453$200	179 :234$300	556 :464$312	1 :060$000

ANNOS	ARRECADAÇÃO EM OURO			
	FORTALEZA	NATAL	CABEDELLO	RECIFE
1907	—	—	—	
1908	—	—	—	
1909	107 :894$645	—	—	
1910	199 :646$878	—	—	6.475 :475$218
1911	246 :006$604	—	75 :682$960	
1912	237 :733$960	—	70 :373$373	
1913	281 :481$180	28 :792$070	86 :783$819	
1914	83 :954$142	32 :020$709	45 :619$732	737 :586$215
1915	39 :540$592	9 :926$493	19 :764$545	404 :268$836
1916	33 :703$483	6 :471$717	22 :103$647	393 :065$700
1917	32 :896$901	3 :874$106	20 :614$708	411 :452$836
1918	30 :224$982	927$423	10 :874$920	450 :585$275
1919	50 :449$808	7 :946$464	22 :314$201	622 :542$835
1920	54 :548$635	18 :735$369	39 :881$501	1.024 :144$430
1921	36 :865$264	11 :028$500	32 :250$055	807 :147$281
1922	57 :842$227	10 :773$828	26 :003$233	541 :841$494
1923	73 :518$173	19 :512$158	30 :940$825	421 :518$936
1924	68 :034$894	17 :911$727	30 :676$594	688 :944$333
1925	74 :694$221	26 :833$633	50 :257$726	951 :509$628
1926	93 :384$906	30 :285$449	67 :448$734	921 :712$251
1927	101 :135$668	29 :975$999	52 :678$106	856 :062$131
1928	121 :880$134	44 :268$476	63 :561$530	949 :935$387
1929	136 :028$764	57 :828$975	109 :910$963	1.183 :421$868
1930	90 :026$679	58 :007$368	64 :003$156	681 :285$136
1931	57 :482$894	19 :788$664	63 :702$419	405 :789$640
1932	45 :543$788	8 :402$236	41 :197$930	381 :494$791
1933 (a)	75 :294$227	16 :393$000	55 :840$400	425 :431$300
Total	2.429 :813$449	459 :704$362	1.102 :574$879	19.735 :205$521

NOTA — No porto de Recife, a importancia de 6.475 :475$218 abrange os annos de 1907 a 1913.

	ARRECADAÇÃO EM PAPEL			
1933 (b)	74 :379$672	18 :972$600	63 :540$400	369 :408$400
1934	482 :084$640	165 :404$900	355 :844$400	2.828 :140$700
Total	556 :464$312	184 :377$500	419 :384$800	3.197 :549$100

ANNOS	ARRECADAÇÃO EM OURO			
	MACEIÓ	ARACAJU	BAHIA	VICTORIA
1907	—	—	734 :496$506	—
1908	—	—	736 :387$804	—
1909	—	—	666 :945$480	36 :000$000
1910	—	—	734 :495$602	50 :500$000
1911	—	—	809 :452$041	106 :056$016
1912	—	—	931 :984$752	150 :057$705
1913	—	42 :546$206	1.019 :039$755	70 :583$310
1914	—	41 :390$773	479 :573$454	30 :082$803
1915	—	13 :761$952	323 :843$297	10 :075$019
1916	—	12 :405$078	361 :438$156	8 :424$685
1917	—	16 :798$499	263 :625$936	5 :816$222
1918	—	3 :732$806	379 :291$193	2 :685$736
1919	—	7 :695$702	439 :736$809	9 :661$550
1920	—	22 :554$948	608 :482$852	16 :637$365
1921	—	23 :049$339	376 :533$848	15 :412$728
1922	—	2 :087$451	405 :242$494	31 :592$592
1923	52 :955$537	4 :105$350	349 :183$832	14 :724$564
1924	111 :826$270	20 :000$152	509 :643$244	32 :683$820
1925	95 :599$311	23 :252$920	603 :911$229	75 :348$069
1926	129 :318$788	28 :021$766	881 :350$966	67 :173$578
1927	89 :090$225	57 :521$741	584 :886$964	65 :628$215
1928	96 :427$830	36 :050$357	677 :488$511	104 :715$026
1929	111 :632$185	40 :559$603	653 :806$592	63 :554$719
1930	62 :670$405	16 :644$812	433 :062$063	42 :825$559
1931	42 :823$187	11 :178$347	227 :517$210	15 :446$523
1932	30 :961$369	8 :128$515	210 :264$685	24 :057$898
1933 (a)	40 :672$800	19 :147$500	214 :863$800	8 :314$500
Total	863 :979$907	450 :633$817	14.216 :549$075	1.038 :058$202

	ARRECADAÇÃO EM PAPEL			
1933 (b)	35 :926$880	7 :642$100	19 :147$500	8 :032$300
1934	—	4 :993$700	1.245 :831$800	73 :733$900
Total	—	11 :635$800	1.264 :979$300	81 :765$200

ANNOS	ARRECADAÇÃO EM OURO			
	RIO DE JANEIRO	NICTHEROY		SANTOS
		Arrec. pela Alfandega de Nictheroy	Arrec. pela Alfandega do Rio Janeiro	
1903	1.247 :312$674	—	—	—
1904	2.984 :377$903	—	—	—
1905	4.034 :323$281	—	—	—
1906	4.573 :979$470	—	—	—
1907	5.132 :494$734	—	—	—
1908	4.385 :349$355	—	—	—
1909	4.258 :220$316	—	—	—
1910	5.301 :031$266	—	—	—
1911	6.045 :087$145	—	—	—
1912	7.108 :300$570	—	—	—
1913	6.916 :087$142	—	—	—
1914	3.919 :377$480	—	—	—
1915	3.008 :737$765	—	—	—
1916	3.295 :306$962	—	—	—
1917	2.660 :760$746	—	—	—
1918	3.132 :599$976	—	—	—
1919	4.641 :845$097	—	—	—
1920	7.088 :786$371	—	—	—
1921	5.134 :350$610	—	—	—
1922	4.746 :547$115	—	—	—
1923	5.011 :161$016	—	—	—
1924	6.544 :467$204	—	—	—
1925	8.126 :982$564	—	—	—
1926	7.693 :136$864	—	—	—
1927	8.458 :955$418	—	—	—
1928	9.256 :237$385	—	—	—
1929	9.463 :230$492	—	51 :544$100	—
1930	6.493 :686$668	16 :974$930	627 :910$157	—
1931	3.866 :908$318	5 :690$380	420 :813$680	—
1932	4.097 :008$391	—	279 :044$390	579 :510$300
1933 (a)	4.739 :312$738	—	204 :504$774	4.343 :569$800
Total	163.365 :963$036	22 :665$310	1.583 :817$101	4.923 :080$100

No porto de Nictheroy a taxa cobrada a partir de 7—4—930 na Alfandega dessa cidade e suspensa em 1931 com a extincção da Alfandega. A parte cobrada na Alfandega do Rio de Janeiro iniciou-se em Novembro de 1929.

	ARRECADAÇÃO EM PAPEL			
1933 (b)	4.487 :587$580	—	—	4.680 :887$106
1934	27.777 :986$060	—	—	24.787 :827$500
Total	32.265 :573$640	—	—	29.468 :714$606

ANNOS	ARRECADAÇÃO EM OURO		
	PARANAGUÁ	ANTONINA	CORUMBÁ
1907	14 :478$143	—	—
1908	11 :425$951	—	—
1909	109 :627$095	—	63 :060$442
1910	196 :780$023	—	99 :029$672
1911	275 :042$241	—	145 :159$780
1912	362 :943$832	—	82 :988$013
1913	287 :454$254	—	92 :616$461
1914	133 :803$556	—	61 :284$830
1915	30 :853$211	—	55 :941$096
1916	44 :997$158	—	29 :735$016
1917	32 :333$682	—	29 :363$518
1918	5 :103$462	—	21 :899$054
1919	26 :173$544	—	28 :201$166
1920	77 :341$992	—	18 :171$686
1921	66 :701$442	—	14 :576$127
1922	49 :314$310	—	16 :973$909
1923	45 :245$252	—	13 :533$279
1924	82 :233$691	—	16 :251$552
1925	125 :887$129	—	28 :924$538
1926	145 :811$234	5 :141$316	13 :550$041
1927	139 :603$318	6 :022$145	21 :579$282
1928	113 :639$250	8 :519$553	33 :254$285
1929	199 :856$964	10 :969$069	26 :935$229
1930	159 :369$438	6 :888$604	26 :870$825
1931	52 :258$430	7 :489$294	20 :211$555
1932	22 :610$802	5 :040$141	10 :358$009
1933 (a)	36 :863$880	5 :729$802	10 :525$500
Total	2.839 :573$084	55 :799$924	961 :014$765
	ARRECADAÇÃO EM PAPEL		
1933 (b)	44 :516$869	1 :313$698	23 :512$600
1934	166 :062$500	45 :645$700	26 :066$000
Total	210 :579$369	46 :959$398	49 :578$600

ARRECADAÇÃO EM OURO

ANNOS	SÃO FRANCISCO		ITAJAHY	
	2 % ouro	0,7 % ouro	2 % ouro	0,7 % ouro
1908	34 :104$871	—	—	—
1909	31 :966$258	—	—	—
1910	49 :878$445	—	5 :985$741	—
1911	46 :789$146	—	7 :503$746	—
1912	51 :313$718	—	3 :502$280	—
1913	52 :513$392	—	1 :948$492	—
1914	22 :069$769	—	9 :593$693	—
1915	9 :690$239	—	249$718	—
1916	10 :052$083	—	130$935	—
1917	4 :994$233	—	522$180	—
1918	3 :190$650	—	381$196	—
1919	5 :378$072	—	—	—
1920	32 :049$600	—	—	—
1921	55 :478$200	—	—	—
1922	19 :328$585	—	—	—
1923	23 :690$058	—	—	—
1924	69 :923$428	—	—	—
1925	315 :096$977	—	—	—
1926	159 :538$720	—	4 :717$618	3 :766$556
1927	96 :701$253	24 :053$546	10 :978$315	2 :135$852
1928	74 :482$972	33 :802$641	13 :165$397	3 :859$989
1929	62 :350$480	30 :049$318	23 :438$314	7 :778$829
1930	46 :542$244	26 :579$234	10 :925$507	3 :346$113
1931	25 :013$719	16 :685$210	5 :657$245	1 :750$067
1932	19 :784$894	15 :270$542	6 :317$486	2 :146$538
1933 (a)	18 :118$475	14 :305$050	8 :063$428	2 :772$706
Total	1.340 :040$471	169 :705$341	113 :080$291	27 :556$650

No porto de Itajahy não foram obtidos os elementos relativos aos annos de 1919 a 1925.

ARRECADAÇÃO EM PAPEL

1933 (b)	17 :629$400	11 :515$500	6 :850$644	2 :391$856
1934	173 :525$200	105 :303$800	38 :602$900	16 :601$200
Total	191 :154$600	116 :819$300	45 :453$544	13 :993$056

ARRECADAÇÃO EM OURO

ANOS	FLORIANOPOLIS		RIO GRANDE DO SUL	
	2 % ouro	0,7 % ouro	2 % ouro	0,7 % ouro
1807	—	—	868 :048$847	—
1908	—	—	1.000 :192$778	—
1909	—	—	988 :069$467	—
1910	61 :937$062	—	900 :316$235	—
1911	67 :814$173	—	1.049 :036$159	—
1912	71 :430$261	—	1.358 :633$493	—
1913	41 :634$026	—	1.602 :375$944	—
1914	43 :880$427	—	474 :935$908	—
1915	24 :642$582	—	428 :663$263	—
1916	23 :467$987	—	433 :675$502	—
1917	7 :434$966	—	454 :375$529	—
1918	2 :696$451	—	537 :921$783	—
1919	10 :749$055	—	937 :414$262	—
1920	48 :375$016	246$400	1.162 :512$105	—
1921	26 :913$998	9 :400$992	1.068 :329$612	187 :222$226
1922	26 :726$895	9 :365$008	615 :861$695	199 :859$304
1923	43 :600$859	15 :375$048	562 :550$431	194 :237$311
1924	55 :753$441	21 :233$080	431 :773$026	153 :017$649
1925	59 :242$864	20 :619$543	1.020 :154$801	361 :251$880
1926	45 :919$127	15 :225$895	1.326 :639$833	487 :634$350
1927	41 :992$489	14 :712$770	1.178 :283$543	385 :845$970
1928	59 :079$500	20 :343$945	1.612 :001$984	314 :143$991
1929	67 :613$802	23 :559$961	1.898 :567$143	421 :317$256
1930	48 :952$030	17 :075$801	1.159 :239$960	255 :416$327
1931	23 :757$104	8 :292$094	667 :914$418	155 :279$718
1932	15 :298$068	5 :403$796	481 :082$233	121 :854$670
1933 (a)	22 :515$600	7 :807$900	503 :191$100	161 :485$009
Total	941 :427$883	188 :662$233	24.721 :470$054	3.398 :565$601

No porto de Florianopolis não puderam ser obtidos os dados relativos aos annos anteriores a 1910.

ARRECADAÇÃO EM PAPEL

1933 (b)	18 :101$700	6 :294$700	659 :173$800	140 :385$300
1934	134 :255$000	47 :060$700	2.654 :517$200	724 :299$300
Total	152 :356$700	53 :355$400	5.313 :691$000	864 :784$600

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Renda bruta dos portos organisados desde o inicio da exploração

ANNOS	PORTOS									
	MANÁUS	BELÉM	NATAL	RECIFE	BAHIA	ILHÉUS	RIO DE JANEIRO	NICTHEROY	SANTOS	RIO GRANDE
1892	—	—	—	—	—	—	—	—	187 :147$868	—
1893	—	—	—	—	—	—	—	—	967 :234$960	—
1894	—	—	—	—	—	—	—	—	2.194 :259$735	—
1895	—	—	—	—	—	—	—	—	4.384 :889$299	—
1896	—	—	—	—	—	—	—	—	6.263 :722$085	—
1897	—	—	—	—	—	—	—	—	9.074 :043$323	—
1898	—	—	—	—	—	—	—	—	10.157 :831$937	—
1899	—	—	—	—	—	—	—	—	9.377 :455$630	—
1900	—	—	—	—	—	—	—	—	7.977 :174$628	—
1901	—	—	—	—	—	—	—	—	11.128 :942$730	—
1902	—	—	—	—	—	—	—	—	11.336 :311$080	—
1903	—	—	—	—	—	—	—	—	9.984 :745$843	—
1904	—	—	—	—	—	—	—	—	9.911 :058$997	—
1905	9.570 :291$802	—	—	—	—	—	—	—	10.493 :370$340	—
1906	—	—	—	—	—	—	—	—	13.172 :713$884	—
1907	—	—	—	—	—	—	—	—	15.253 :917$892	—
1908	9.701 :808$925	8 :161$464	—	—	—	—	—	—	13.344 :794$620	—
1909	—	590 :214$515	—	—	—	—	—	—	16.147 :688$796	—
1910	3.874 :574$894	1.814 :193$074	—	—	—	—	1.304 :270$034	—	14.825 :219$761	—
1911	3.387 :505$776	2.773 :573$809	—	—	—	—	4.201 :019$276	—	18.097 :752$737	—
1912	3.375 :150$237	5.616 :266$602	—	—	—	—	6.088 :713$849	—	23.227 :120$291	—
1913	2.674 :619$630	4.716 :827$097	—	—	—	—	8.951 :967$108	—	27.785 :592$767	—
1914	2.193 :689$799	3.454 :550$346	—	—	1.398 :074$940	—	7.073 :673$815	—	18.008 :794$585	—
1915	1.899 :844$374	3.428 :648$731	—	—	2.962 :254$140	—	6.636 :430$092	—	16.895 :280$615	—
1916	2.132 :777$357	4.500 :068$089	—	—	3.094 :248$050	—	6.478 :334$785	—	17.370 :027$145	—
1917	2.216 :588$777	5.216 :703$671	—	—	3.157 :215$990	—	7.417 :375$601	—	15.205 :628$080	—
1918	1.638 :665$720	5.126 :594$076	—	593 :995$190	3.611 :727$200	—	8.343 :514$287	—	15.437 :219$661	—
1919	2.462 :973$865	4.866 :593$797	—	3.336 :367$260	3.718 :911$790	—	12.587 :426$271	—	22.533 :815$870	579 :510$530
1920	1.891 :107$951	3.755 :796$570	—	3.284 :361$273	4.109 :852$480	—	13.191 :141$553	—	23.554 :218$780	3.736 :589$444
1921	1.681 :066$878	2.879 :948$120	—	1.583 :980$771	3.256 :525$546	—	13.344 :747$397	—	25.452 :362$899	3.895 :985$935
1922	1.907 :167$060	2.732 :939$610	—	2.056 :311$511	3.911 :636$780	—	12.343 :845$136	—	23.114 :927$578	1.996 :499$546
1923	1.931 :002$890	3.145 :524$690	—	4.001 :400$187	3.930 :188$220	—	15.804 :350$796	—	29.549 :644$574	3.399 :272$425
1924	2.457 :236$929	4.013 :843$900	—	4.842 :990$258	4.599 :027$517	—	19.451 :971$206	—	37.954 :034$336	4.091 :491$953
1925	3.135 :621$803	4.381 :210$240	—	5.149 :230$990	5.042 :341$390	407 :815$241	25.377 :145$291	—	50.243 :476$164	4.428 :566$718
1926	3.328 :373$043	4.166 :443$870	—	5.682 :121$463	4.485 :587$520	663 :802$749	26.111 :451$623	—	44.829 :439$429	4.297 :880$391
1927	2.977 :150$495	3.909 :152$740	—	5.368 :045$010	4.714 :832$340	665 :754$471	24.523 :587$002	—	47.715 :017$071	4.006 :083$960
1928	2.608 :904$930	3.899 :529$020	—	6.071 :078$300	5.030 :239$852	780 :577$051	26.056 :008$297	—	51.387 :711$460	4.521 :246$103

ANNOS	PORTOS									
	MANÁUS	BELÉM	NATAL	RECIFE	BAHIA	ILHÉUS	RIO DE JANEIRO	NICTHEROY	SANTOS	RIO GRANDE
1929.	2.756 :999$455	4.325 :009$930	—	7.158 :506$820	4.697 :335$070	825 :896$704	28.760 :058$103	—	55.812 :500$470	5.952 :161$653
1930.	2.286 :432$313	3.671 :696$700	—	5.026 :151$020	5.398 :747$687	822 :512$883	20.649 :969$142	94 :081$124	38.403 :421$340	3.851 :978$153
1931.	2.422 :922$260	3.604 :926$520	—	3.861 :644$550	4.624 :839$210	802 :706$318	15.898 :164$870	133 :937$630	35.154 :944$592	3.495 :320$924
1932.	2.189 :975$714	3.331 :930$040	—	3.805 :638$960	4.929 :110$907	1.179 :220$299	15.505 :343$974	40 :496$600	34.626 :542$693	2.466 :590$131
1933.	2.820 :005$211	3.694 :519$840	270 :449$200	4.506 :823$500	5.022 :098$958	1.052 :624$779	16.529 :360$830	51 :423$100	40.873 :933$717	2.639 :676$500
1934.	3.030 :589$809	3.624 :859$200	395 :726$600	4.884 :781$100	4.909 :098$720	1.220 :681$010	16.005 :617$000	73 :393$100	41.847 :734$918	2.479 :855$200
	82.553 :047$897	97.249 :723$261	664 :175$800	71.213 :428$163	86.603 :894$307	8.419 :591$505	358.635 :487$338	393 :331$554	931.263 :665$180	55.938 :709$566

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Renda da taxa de 2 % ouro, no periodo de 1930 a 1933 (até 23 de Novembro de 1933)

PORTOS	1930		1931		1932		1933	
	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL
Belém	245 :906$306	1.248 :016$984	114 :454$495	750 :192$567	98 :979$993	549 :941$651	114 :420$100	712 :116$829
São Luiz	41 :762$734	—	26 :714$870	196 :864$547	26 :352$660	204 :837$761	31 :603$600	31 :603$600
Tutoya	13 :369$892	—	8 :641$815	65 :780$200	5 :505$076	43 :406$534	7 :116$300	50 :161$159
Amarração	—	—	—	—	—	—	1 :168$600	8 :488$710
Fortaleza	90 :026$679	424 :244$961	57 :482$894	445 :450$603	45 :543$788	344 :493$578	75 :294$227	532 :446$386
Natal	58 :007$368	—	19 :788$664	—	8 :402$236	67 :933$475	16 :393$000	114 :596$801
Cabedello	64 :003$156	—	63 :702$410	496 :752$926	41 :197$930	320 :679$511	55 :840$400	390 :290$479
Recife	681 :275$136	—	405 :789$640	3.861 :644$550	381 :494$791	3.805 :638$950	425 :431$300	2.975 :922$100
Maceió	62 :670$405	—	42 :823$187	—	30 :961$369	240 :213$951	40 :672$900	284 :236$002
Aracajú	16 :644$812	81 :093$524	11 :178$347	86 :082$936	8 :128$515	62 :984$343	19 :147$500	129 :611$000
Bahia	433 :062$063	—	227 :517$210	4.624 :839$210	210 :264$685	4.929 :110$907	214 :863$800	1.503 :315$796
Victoria	42 :825$559	—	15 :446$523	119 :187$681	24 :057$898	181 :877$600	8 :314$500	57 :492$500
Rio de Janeiro	6.493 :686$668	—	3.866 :908$318	27.384 :028$703	4.097 :038$391	22.325 :114$050	4.739 :312$738	28.015 :715$552
Santos	—	—	—	—	579 :510$300	4.209 :562$819	4.343 :569$800	30.471 :509$192
Paranaguá	139 :369$438	—	52 :258$430	395 :992$317	22 :610$802	155 :289$194	38 :863$880	273 :924$854
Antonina	6 :888$604	—	7 :489$294	34 :303$600	5 :040$141	37 :714$322	5 :729$802	38 :701$676
São Francisco	46 :542$244	216 :169$878	25 :013$719	185 :610$117	19 :784$894	149 :407$391	18 :118$475	125 :083$580
Itajahy	10 :925$507	52 :340$632	5 :651$245	42 :812$582	6 :317$486	48 :287$341	8 :063$428	56 :096$378
Florianopolis	48 :952$030	229 :690$053	23 :757$104	180 :229$810	15 :298$068	117 :263$401	22 :515$600	157 :878$964
Rio Grande do Sul	1.159 :239$960	—	667 :914$418	5.050 :856$076	481 :082$233	3.705 :503$733	503 :191$100	3.553 :686$361
Corumbá	26 :870$825	—	20 :211$555	—	10 :358$009	—	10 :525$500	—

OBSERVAÇÃO — A arrecadação em ouro cessou de 24—11—33 em diante, em virtude do Decreto n. 23.481, de 21—11—33.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Renda das taxas de 2 % papel e de 10 % addicionaes de 24 de Novembro de 1933 a 31 de Dezembro de 1934

PORTOS	1933	1934	
	(desde 24 Nov.)	Taxa de 2 %	10 % addicionaes
Belém	80 :307$200	543 :150$000	316 :713$470
São Luiz	18 :723$300	161 :511$000	125 :105$470
Tutoya	4 :847$599	57 :600$500	22 :058$154
Amarração	—	1 :060$000	—
Fortaleza	74 :379$672	482 :084$640	17 :756$200
Natal	18 :972$600	165 :404$900	115 :769$400
Cabedello	63 :540$400	355 :998$500	228 :273$800
Recife	369 :408$400	2.828 :140$700	1.472 :536$700
Maceió	35 :926$580	—	—
Aracajú	7 :642$100	4 :993$700	18 :361$100
Bahia	185 :145$100	1.245 :831$800	669 :481$800
Victoria	8 :032$300	73 :733$900	47 :488$500
Rio de Janeiro	4.487 :587$580	27.777 :986$060	10.778 :428$682
Santos	4.680 :887$106	24.787 :827$500	10.832 :841$500
Paranaguá	44 :516$860	166 :062$500	77 :208$200
Antonina	1 :313$698	45 :645$700	30 :296$800
São Francisco	17 :629$400	173 :525$200	80 :493$100
Itajahy	6 :850$644	38 :602$900	13 :920$400
Florianopolis	18 :101$700	134 :255$000	91 :083$200
Rio Grande do Sul	659 :173$800	2.654 :517$200	1.363 :145$600
Corumbá	—	26 :066$000	31 :279$600

NOTA — De 24 de Novembro de 1933 a 31 de Agosto de 1934 a arrecadação foi em papel, á razão de 1$000 ouro para 8$000 papel, de accordo com o Decreto n. 23.481, de 21 de Novembro de 1933. A partir de 1º de Setembro de 1934 a taxa de 2 % foi substituida pela de 10 % addicionaes, de accordo com o Decreto n. 24.557, de 4 de Julho de 1934.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Renda da taxa de 0,7 % de barra nos portos de Santa Catharina e Rio Grande do Sul periodo de 1930 a 1934

ANNOS	SÃO FRANCISCO		ITAJAHY		FLORIANOPOLIS		RIO GRANDE	
	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL	OURO	PAPEL
1930	26 :579$234	124 :956$076	3 :346$113	16 :086$121	17 :075$801	80 :108$651	255 :416$327	1.185 :294$409
1931	16 :685$210	126 :686$441	1 :750$067	13 :110$274	8 :292$094	59 :878$045	155 :279$718	1.190 :416$194
1932	15 :270$542	120 :467$546	2 :146$538	16 :431$527	5 :403$796	41 :884$924	121 :854$679	944 :303$105
1933 (até 23 Nov.)	14 :305$050	98 :897$669	2 :772$706	19 :308$479	7 :807$900	52 :784$820	161 :485$000	1.140 :781$511
1933 (24 Nov. á 31 Dez.)	—	11 :515$500	—	2 :391$856	—	6 :294$700	—	140 :385$300
1934 (até 31 de Agosto)	—	105 :303$800	—	13 :601$200	—	47 :060$700	—	724 :399$300

NOTA — Taxa creada pelo Decreto n. 14.481, de 18 de Novembro de 1920 — Passou aser arrecadada em papel, á razão de 8$000 papel para Rs. 1$000 ouro, de 24 de Novembro de 1933 em diante; e foi supprimida á partir de 1º de Setembro de 1934 pelo Decreto n. 24.577, de 4 de Julho de 1934.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Renda bruta arrecadada nos portos organizados, no periodo de 1930 a 1934

PORTOS	ANNOS					OBSERVAÇÕES
	1930	1931	1932	1933	1934	
Manáus	2.286:432$313	2.422:922$260	2.189:975$714	2.820:005$211	3.050:589$809	Inicio em 1903.
Belém	3.671:696$700	3.604:926$520	3.331:930$040	3.694:519$840	3.624:859$200	Inicio no 2º semestre de 1908.
Natal	—	—	30:231$300	270:449$200	393:726$600	Inicio em Novembro de 1932.
Recife	5.026:151$020	3.861:644$550	3.805:638$960	4.506:823$500	4.884:781$100	Inicio em 12 de Setembro de 1918
Bahia	5.398:747$687	4.624:839$210	4.929:110$907	5.022:098$958	4.909:098$720	Iinicio em 1914.
Ilhéus	835:057$359	815:146$222	1.197:177$968	1.068:654$597	1.220:681$010	Inicio em 1925.
Rio de Janeiro	20.649:969$142	15.898:164$870	15.505:343$974	16.529:360$830	16.005:617$000	Inicio em 1910.
Nictheroy	94:081$124	133:937$630	40:496$600	51:423$100	73:393$100	Inicio em 1930.
Santos	38.403:421$340	35.154:944$592	34.626:542$693	40.873:933$717	41.847:734$918	Inicio em 1892.
Rio Grande	4.256:743$553	3.564:368$584	2.613:812$813	2.310:936$412	2.430:351$500	Inicio em Outubro de 1919.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Resumo geral das entradas de embarcações de cabotagem e longo curso, no periodo de 1930 a 1934

ESPECIFICAÇÕES	1930		1931		1932		1933		1934	
	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro
Manáus:										
Cabotagem	994	300.173	1.087	270.828	841	275.999	736	288.818	977	268.261
Longo curso	54	186.668	48	143.448	29	127.772	50	195.059	41	185.742
Total	1.048	486.841	1.135	414.276	870	403.771	786	483.877	1.018	454.003
Belém:										
Cabotagem	980	600.113	1.140	672.610	1.307	722.036	1.096	752.248	782	617.624
Longo curso	231	627.403	173	500.352	148	411.153	168	447.406	202	558.128
Total	1.211	1.227.516	1.313	1.172.962	1.455	1.133.189	1.264	1.199.654	988	1.175.752
São Luiz:										
Cabotagem	290	558.561	278	651.832	261	587.652	282	629.385	258	555.607
Longo curso	79	197.746	63	157.773	41	98.931	48	115.844	56	143.150
Total	369	756.307	341	809.605	302	686.583	330	745.229	314	698.657
Tutoya:										
Cabotagem	95	80.446	87	84.065	86	82.863	73	79.061	65	76.272
Longo curso	69	161.255	49	126.514	31	71.728	24	56.785	37	91.599
Total	164	241.701	136	210.579	117	154.591	97	135.846	103	167.921
Amarração:										
Cabotagem	18	7.731	11	6.108	42	6.722	43	26.931	38	30.723
Longo curso	—	—	—	—	—	—	3	8.810	1	2.982
Total	—	—	—	—	—	—	46	35.741	39	33.705

ESPECIFICAÇÕES	1930		1931		1932		1933		1934	
	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro
Camocim:										
Cabotagem	—	—	—	—	—	—	78	46.649	127	41.110
Longo curso	—	—	—	—	—	—	2	5.781	19	49.735
Total	—	—	—	—	—	—	80	52.430	146	90.845
Fortaleza:										
Cabotagem	488	735.319	522	827.925	438	718.324	473	776.182	498	764.146
Longo curso	114	296.310	106	279.876	32	214.746	87	241.510	114	319.428
Total	602	1.031.629	628	1.107.801	470	933.070	560	1.017.692	612	1.083.574
Aracaty:										
Cabotagem	—	—	—	—	—	—	93	69.359	63	49.078
Longo curso	—	—	—	—	—	—	—	—	6	15.440
Total	—	—	—	—	—	—	93	69.359	69	64.518
Natal:										
Cabotagem	246	438.303	292	575.768	239	500.466	271	550.133	286	958.016
Longo curso	131	192.914	110	142.920	81	72.455	97	130.551	63	279.978
Total	377	631.217	402	718.688	320	572.921	368	680.684	349	1.237.994
Cabedello:										
Cabotagem	313	456.009	348	606.959	318	557.615	351	645.221	332	556.129
Longo curso	84	192.914	72	165.522	65	157.395	66	164.632	78	212.892
Total	397	631.217	420	772.481	383	715.010	417	809.853	410	799.021
João Pessoa:										
CabotageR	257	6.123	362	9.727	345	10.596	345	12.675	351	11.195
Longo curso	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	257	6.123	362	9.727	345	10.596	345	12.675	351	11.195

Recife:										
Cabotagem	1.095	1.535.433	1.094	1.679.944	1.021	1.495.093	1.117	1.698.732	1.081	1.654.160
Longo curso	479	1.723.667	381	1.387.134	323	1.214.866	359	1.694.938	427	2.007.321
Total	1.574	3.259.100	1.475	3.067.078	1.344	2.709.959	1.476	3.393.670	1.508	3.661.481
Maceió:										
Cabotagem	1.508	700.238	1.540	795.862	1.535	914.275	1.460	991.292	—	—
Longo curso	92	238.470	66	158.524	57	146.351	57	156.162	—	—
Total	1.600	938.708	1.606	954.386	1.592	1.060.626	1.517	1.147.454	—	—
Aracajú:										
Cabotagem	356	130.075	385	133.302	323	94.101	340	119.912	338	120.198
Longo curso	9	11.967	5	4.775	6	7.668	5	6.047	4	4.438
Total	365	142.042	390	138.077	329	101.769	345	125.959	342	124.636
Bahia:										
Cabotagem	978	1.774.686	994	1.887.182	894	1.712.586	908	1.753.973	891	1.616.506
Longo curso	636	2.446.631	511	2.017.884	471	2.047.768	476	2.297.099	509	2.415.055
Total	1.614	4.221.317	1.505	3.905.066	1.365	3.760.354	1.384	4.051.072	1.400	4.031.561
Ilhéus:										
Cabotagem	409	180.834	409	162.066	478	147.002	400	147.823	414	142.907
Longo curso	21	25.234	11	13.363	11	15.549	8	8.967	6	6.050
Total	430	206.068	420	175.429	489	162.551	408	156.790	420	148.957
Victoria:										
Cabotagem	549	747.287	559	924.889	600	1.099.891	520	906.780	487	896.817
Longo curso	266	786.943	219	638.382	179	537.348	181	569.742	181	560.709
Total	815	1.534.230	778	1.563.271	779	1.637.239	701	1.476.522	668	1.457.526
Rio de Janeiro:										
Cabotagem	2.069	2.224.123	2.093	2.406.167	1.886	2.223.779	1.963	2.261.039	1.902	2.304.270
Longo curso	2.069	10.001.208	1.801	9.018.733	1.557	7.994.001	1.641	8.158.482	1.704	8.157.170
Total	4.138	12.225.331	3.894	11.424.900	3.443	10.217.780	3.604	10.419.521	3.606	10.461.440

ESPECIFICAÇÕES	190		1931		1932		1933		1934	
	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro	Nº.	Tons. de registro
Santos:										
Cabotagem	1.489	1.930.099	1.489	2.058.584	1.036	1.471.324	1.379	1.890.770	1.274	1.854.495
Longo curso	1.801	9.152.260	1.573	8.108.055	1.096	5.747.957	1.582	8.256.166	1.595	8.280.139
Total	3.290	11.082.359	3.062	10.166.639	2.132	7.219.281	2.961	10.146.936	2.869	10.134.634
Paranaguá:										
Cabotagem	692	646.533	631	602.491	585	543.028	561	490.481	519	422.295
Longo curso	150	405.240	82	207.260	77	187.916	93	233.717	101	237.990
Total	842	1.051.773	713	809.751	662	730.944	654	724.198	620	660.285
São Francisco:										
Cabotagem	797	373.892	783	385.005	693	345.032	732	360.805	644	281.973
Longo curso	164	608.320	134	505.098	110	437.348	312	476.522	134	529.137
Total	961	982.212	917	890.103	803	782.380	864	837.327	778	811.110
Ilajahy:										
Cabotagem	616	215.010	539	193.849	534	183.874	550	179.204	496	157.027
Longo curso	1	2.342	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	617	217.352	539	193.849	534	183.874	550	179.204	496	157.027
Florianopolis:										
Cabotagem	1.019	314.294	1.062	320.702	991	247.938	903	214.051	845	197.882
Longo curso	20	59.566	25	70.576	18	48.409	24	66.636	26	74.781
Total	1.039	373.860	1.087	391.278	1.009	296.347	927	280.687	871	272.663
Laguna:										
Cabotagem	616	213.010	539	193.849	534	183.874	550	179.204	143	12.316
Longo curso	1	2.342	—	—	—	—	—	—	—	—
Total	617	215.352	539	193.849	534	183.874	550	179.204	143	12.316

Rio Grande do Sul:										
Cabotagem	1.022	1.357.228	912	1.307.129	835	1.268.862	924	1.367.280	838	1.312.396
Longo curso	384	1.308.382	348	1.257.113	244	1.975.361	302	1.294.962	323	1.406.973
Total	1.406	2.645.610	1.260	2.564.242	1.077	3.244.223	1.226	2.662.242	1.161	2.719.369
Corumba:										
Cabotagem	—	—	—	—	—	—	—	—	324	52.687
Longo curso	—	—	—	—	—	—	—	—	20	11.050
Total	—	—	—	—	—	—	—	—	344	63.737

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Movimento de mercadorias de importação no periodo de 1930 a 1934

PORTOS	1930		1931		1932		1933		1934	
	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.
Manáus	10.855	85.730	7.219	63.533	4.654	82.247	8.762	91.334	10.338	107.133
Belem	77.380	121.914	51.203	134.334	43.922	132.230	39.002	170.668	50.660	195.335
São Luiz	9.741	8.057	8.579	10.603	5.015	13.754	8.027	13.282	6.582	15.072
Tutoya	3.670	2.878	3.134	4.812	1.760	7.583	2.558	7.631	3.642	5.136
Amarração	—	874	—	270	—	623	299	4.065	19	3.318
Camocim	—	—	—	—	—	—	—	13.383	—	5.208
Fortaleza	20.189	24.012	17.947	34.170	13.783	119.125	20.386	83.901	23.541	52.087
Aracaty	—	—	—	—	—	—	—	6.066	—	3.205
Natal	10.328	14.368	20.107	13.099	3.756	13.547	6.395	13.590	10.391	21.328
Cabedello	28.977	13.935	18.346	22.253	12.729	30.719	23.445	31.500	19.909	29.888
João Pessôa	—	3.398	—	6.942	—	12.140	—	8.409	—	8.661
Recife	245.431	86.806	220.019	100.767	263.475	114.599	272.459	126.613	372.377	139.387
Maceió	11.844	110.598	6.737	41.541	5.828	34.189	5.660	38.607	—	—
Aracajú	1.542	12.338	1.762	18.590	1.294	15.270	1.303	20.604	1.586	13.349
Bahia	113.083	131.560	61.826	176.993	80.316	183.979	65.357	183.233	54.859	181.005
Ilhéus	—	18.499	—	18.430	—	25.314	—	24.475	—	25.492
Victoria	10.856	37.644	4.804	35.941	2.561	42.319	3.215	40.368	4.803	57.266
Rio de Janeiro	1.560.336	491.083	1.179.668	435.833	1.118.966	490.815	1.181.184	504.061	1.120.377	613.331
Nictheroy	21.247	6.510	27	6.276	—	3.658	—	4.661	—	6.028
Santos	1.376.617	387.875	1.026.925	409.358	747.369	363.658	1.205.783	406.164	1.258.608	380.600
Paranaguá	35.171	15.140	8.371	14.574	4.211	14.140	9.752	19.470	8.229	19.720
São Francisco	22.781	20.094	16.936	51.245	15.194	16.165	19.878	17.645	19.035	20.670
Itajahy	2.983	20.662	1.330	14.630	1.576	14.228	2.430	17.499	1.466	19.915
Florianopolis	9.364	18.686	4.910	15.412	2.842	17.732	5.105	18.089	5.556	16.200
Laguna	—	7.254	—	8.392	—	8.885	—	8.716	—	7.986
Rio Grande do Sul (Porto Novo)	128.550	46.471	85.116	81.096	61.551	64.934	62.141	73.845	68.133	109.863
Rio Grande do Sul (Porto Antigo)	—	27.959	—	25.050	—	21.558	—	24.336	—	19.265
Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	4.476	4.975
Total	3.700.945	1.714.345	2.744.966	1.619.094	2.390.802	1.843.412	2.963.141	1.972.215	3.044.587	2.081.423

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Movimento de mercadorias de exportação no periodo de 1930 a 1934

PORTOS	1930		1931		1932		1933		1934	
	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.	Longo curso Tons.	Cabotagem Tons.
Manáus	25.323	24.481	28.753	21.828	28.458	18.172	31.028	21.563	37.975	25.749
Belém	128.502	83.459	58.172	77.491	44.226	99.668	44.815	104.035	52.816	98.288
São Luiz	14.904	16.673	12.448	22.976	8.241	33.035	6.609	17.292	2.180	21.369
Tutoya	11.867	7.454	16.413	8.173	9.510	6.397	7.520	2.582	14.394	3.159
Amarração	—	443	—	247	—	2.503	976	3.374	101	2.623
Camocim	—	—	—	—	—	—	3.091	1.899	18.095	5.457
Fortaleza	26.406	14.949	22.360	18.878	6.805	20.179	13.894	15.460	69.343	16.507
Aracaty	—	—	—	—	—	—	226	1.449	4.340	777
Natal	8.631	14.072	4.922	16.694	2.570	18.017	6.886	16.405	32.758	15.583
Cabedello	18.481	17.267	5.855	24.467	9.813	29.503	6.647	24.319	32.800	20.770
João Pessôa	—	1.427	—	3.255	—	4.257	—	3.601	—	2.478
Recife	88.319	227.127	54.801	210.940	45.938	273.574	40.990	265.680	59.766	307.041
Maceió	8.940	110.833	346	118.100	8.124	98.700	10.049	83.768	—	—
Aracajú	3.173	50.001	—	59.569	—	35.344	—	34.659	—	40.025
Bahia	106.131	49.862	126.859	53.982	112.693	50.411	126.625	67.173	144.768	76.201
Ilhéus	25.324	13.259	13.851	32.327	23.587	43.095	14.085	41.341	18.575	47.648
Victoria	89.673	13.610	95.329	15.673	78.663	21.783	76.758	22.263	68.707	26.193
Rio de Janeiro	523.223	309.750	564.058	310.759	389.283	363.633	340.905	318.538	255.833	305.817
Nictheroy	1.459	187	9.306	960	8.319	959	4.943	1.088	2.151	2.738
Santos	822.634	98.127	911.446	121.915	572.475	120.352	870.413	139.026	1.001.446	147.439
Paranaguá	53.278	25.766	22.195	22.538	18.700	23.558	20.540	25.193	29.841	30.083
São Francisco	58.563	52.094	47.138	45.819	59.597	58.270	53.925	67.162	76.042	66.177
Itajahy	485	27.219	715	25.284	291	31.696	393	43.766	515	40.440
Florianopolis	616	9.192	1.739	8.907	1.553	11.298	1.787	12.466	1.637	12.735
Laguna	93	19.027	211	18.138	43	22.529	134	12.475	86	17.657
Rio Grande do Sul (Porto Novo)	66.566	78.584	55.550	77.296	36.414	73.051	23.572	96.234	26.141	94.081
Rio Grande do Sul (Porto Antigo)	—	28.621	—	28.033	—	24.010	—	21.714	—	21.180
Corumbá	—	—	—	—	—	—	—	—	2.222	304
Total	2.082.596	1.293.484	2.744.966	1.344.249	1.465.303	1.483.992	1.706.811	1.464.525	1.952.532	1.448.524

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE MANAUS

Utilisação do caes, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
	Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
1930	3.826.811	88.551.538	192.372	5 %	17.485	1 %	198.257	5 %	2.034.000	2 %
1931	3.836.789	86.932.322	185.100	5 %	19.164	1 %	192.229	5 %	2.022.915	2 %
1932	3.833.965	88.832.311	165.664	4 %	21.393	1 %	168.381	4 %	1.762.275	2 %
1933	3.836.789	88.832.320	187.195	5 %	3.855	0,1 %	209.582	6 %	2.000.556	2 %
1934	3.836.789	88.050.245	208.157	5 %	14.383	0,4 %	160.103	4 %	1.700.644	2 %

Utilização dos armazens no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAPACIDADE M3	AREA, EM M2		PESO DAS MERCADORIAS, EM TONS. " " (medias) " "			APROVEITAMENTO	
		Util	Utilização media	Entrada	Sahida	Existente	Area	Kg/m2
1930	66.308	10.172	2.170	4.513	4.707	1.662	21 %	163
1931	"	"	2.034	4.147	3.796	1.515	20 %	149
1932	"	"	1.742	3.288	3.333	1.248	17 %	125
1933	"	"	1.996	4.246	4.194	1.059	20 %	104
1934	"	"	2.237	5.047	5.158	1.285	22 %	126

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE BELEM (PARA')

Utilização do caes no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
	Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
1930	4.374.720	40.422.354	582.058	13 %	375.473	9 %	—	—	3.716.222	9 %
1931	4.657.440	43.034.683	588.666	13 %	548.073	12 %	—	—	4.553.975	11 %
1932	4.657.440	43.032.793	598.154	13 %	448.992	10 %	20.073	1 %	4.144.344	10 %
1933	4.657.440	43.035.083	605.988	13 %	485.302	10 %	48.955	1 %	4.505.908	11 %
1934	4.631.680	42.759.701	341.509	7 %	433.907	9 %	91.743	2 %	4.193.815	10 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE BELEM (PARA')

Utilização dos armazens no quinquennio de 1930 a 1934

Armazens	ANNOS	CAPACIDADE M3	AREA, EM M2		PESO DAS MERCADORIAS, EM TONS. (medias)			APROVEITAMENTO	
			Util	Utilização media	Entrada	Sahida	Existente	Area	Kg/m2
Do caes do porto	1930	96.000	16.000	3.201	15.183	10.944	4.239	20 %	265
	1931	"	"	2.875	12.645	10.382	2.184	18 %	136
	1932	"	"	2.744	14.151	12.166	1.985	17 %	124
	1933	"	"	3.308	14.426	12.225	2.207	21 %	138
	1934	"	"	3.790	15.485	11.828	3.488	23 %	218
De inflammaveis (Miramar)	1930	13 722	2.580	2.092	4.139	790	3.501	81 %	1.357
	1931	"	"	1.878	4.420	701	3.702	73 %	1.435
	1932	"	"	1.222	3.850	561	3.289	47 %	1.275
	1933	"	"	1.418	4.262	767	3.412	55 %	1.322
	1934	"	"	1.377	4.461	783	3.677	53 %	1.425

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE RECIFE

Utilização do caes, no quinquenio de 1930 a 1934

ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
	Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
1930	4.532.100	40.232.461	257.354	6 %	438.433	10 %	512.058	11 %	7.956.478	20 %
1931	4.532.100	40.232.461	191.965	4 %	455.408	10 %	400.098	9 %	6.762.634	17 %
1932	4.637.571	40.342.688	197.338	4 %	478.712	10 %	417.683	9 %	7.043.477	17 %
1933	4.222.900	40.732.461	253.033	6 %	416.805	10 %	538.335	13 %	7.336.999	18 %
1934	4.612.222	40.232.461	207.231	5 %	425.180	9 %	683.630	14 %	8.399.954	21 %

Utilização dos armazens, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAPACIDADE M3	AREA, EM M2		PESO DAS MERCADORIAS, EM TONS. (medias)			APROVEITAMENTO	
		Util	Utilização media	Entrada	Sahida	Existente	Area	Kg/m2
1930	261.131	35.531	7.311	11.951	13.017	23.173	21 %	652
1931	261.131	35.531	3.885	10.877	11.476	12.912	11 %	363
1932	169.791	33.873	4.182	14.224	13.959	11.357	12 %	335
1933	170.519	33.894	3.328	15.144	15.490	11.156	10 %	329
1934	170.761	34.257	4.514	18.345	17.822	29.809	13 %	870

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇAO

4ª DIVISÃO

PORTO DA BAHIA

Utilização do caes, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
	Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
1930	3.460.200	24.734.590	689.476	20 %	463.451	13 %	462.679	13 %	7.336.933	30 %
1931	3.460.200	24.734.590	655.188	19 %	423.280	12 %	409.465	12 %	6.572.276	27 %
1932	3.469.680	24.802.356	582.337	17 %	485.070	14 %	448.811	13 %	7.085.535	29 %
1933	3.460.200	24.734.590	580.364	17 %	564.524	16 %	317.472	9 5%.	6.459.048	26 %
1934	4.460.200	24.734.590	623.543	18 %	589.703	17 %	420.930	12 %	7.369.821	30 %

Utilização dos armazens, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAPACIDADE M3	AREA, EM M2		PESO DAS MERCADORIAS, EM TONS. (medias)			APROVEITAMENTO	
		Util	Utilização media	Entrada	Sahida	Existente	Area	Kg/m2
1930	83.000	13.770	3.670	23.390	23.628	8.236	27 %	598
1931	"	"	1.996	25.214	25.383	4.386	27 %	319
1932	"	"	3.263	27.242	26.492	7.835	24 %	569
1933	"	"	3.059	26.924	28.389	4.803	22 %	356
1934	"	"	2.951	30.948	31.069	6.364	21 %	462

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇAO

4ª DIVISÃO

PORTO DE ILHEUS

Utilização dos caes, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
	Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
1930	1.423.500	2.548.000	332.455	23 %	—	—	—	—	1.142.225	45 %
1931	1.423.500	2.555.000	275.760	19 %	—	—	—	—	899.067	35 %
1932	1.427.400	2.562.000	402.212	28 %	—	—	—	—	1.300.415	51 %
1933	1.432.500	2.515.000	395.889	35 %	—	—	—	—	1.462.069	58 %
1934	1.423.500	2.555.000	350.430	25 %	2.568	1 %	25.416	7 %	1.239.536	48 %

Utilização dos armazens, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAPACIDADE M3	AREA, EM M2		PESO DAS MERCADORIAS, EM TONS. (medias)			APROVEITAMENTO	
		Util	Utilização media	Entrada	Sahida	Existente	Area	Kg/m2
1930	2.664	888	291	1.531	1.523	178	33 %	200
1931	4.456	1.486	557	2.569	2.532	430	38 %	289
1932	4.457	1.486	1.117	5.415	5.285	1.316	75 %	886
1933	4.457	1.486	1.327	3.520	3.516	1.397	89 %	940
1934	4.458	1.486	992	5.554	5.552	638	67 %	429

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Utilização do caes no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
	CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
	Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
1930	9.630.160	96.301.600	2.680.477	28 %	1.798.519	19 %	1.672.442	17 %	26.277.114	27 %
1931	"	"	2.543.850	26 %	1.479.593	15 %	1.273.371	13 %	21.893.590	23 %
1932	"	"	2.626.436	27 %	1.751.7 6	18 %	1.227.675	13 %	23.309.096	24 %
1933	"	"	2.736.454	29 %	1.657.824	17 %	1.276.993	13 %	23.349.075	24 %
1934	"	"	2.513.728	26 %	1.700.147	18 %	1.392.095	14 %	23.078.819	24 %

Utilização dos armazens e pateos, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	AREA, EM M2		PESOS DAS MERCÕORIAS, EM TONS. (MEDIAS)			APROVEITAMENTO kg/m2
	TOTAL	UTIL	ENTRADA	SAHIDA	EXISTENTE	
1930	178.375	137.714	66.568	68.582	69.023	501
1931	"	"	42.594	43.933	51.699	375
1932	"	"	53.378	51.341	50.361	366
1933	"	"	56.078	56.657	51.236	372
1934	"	"	62.336	68.382	53.327	387

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE SANTOS

Utilização do caes, no quinquennio de 1930 a 1934

Especificação	ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
		CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
		Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
Caes do porto	1930.....	13.782.400	103.618.740	1.195.674	9 %	1.999.635	15 %	2.744.909	20 %	32.675.296	32 %
	1931.....	13.782.400	103.627.880	1.284.318	9 %	1.673.581	12 %	2.482.596	18 %	31.141.830	30 %
	1932.....	13.857.920	104.195.704	971.395	7 %	1.059.591	8 %	1.887.762	14 %	22.232.487	21 %
	1933.....	13.429.744	103.697.694	1.420.292	11 %	1.479.239	19 %	2.459.677	18 %	30.172.877	29 %
	1934.....	13.782.400	103.627.880	1.488.367	11 %	1.538.567	11 %	2.599.388	19 %	31.196.501	30 %
Casa de inflammaveis	1930.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1931.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	1932.....	883.736	7.837.360	—	—	6.172	2 %	18.592	4 %	163.592	3 %
	1933.....	880.844	8.813.200	2.535	0,3 %	5.272	1 %	24.743	3 %	514.735	6 %
	1934.....	878.920	8.782.200	2.615	0,3 %	14.974	2 %	17.868	2 %	211.496	2 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE SANTOS

Utilização dos armazens e patcos, no quinquennio de 1930 a 1934

ANNOS	AREA, EM M2		PESO DAS MERCADORIAS, EM TONS. (MEDIAS)			APROVEITAMENTO	
	UTIL	UTILIZAÇÃO MEDIA	ENTRADA	SAHIDA	EXISTENTE	AREA	KG/M2
1930	84.142	37.094	52.083	53.968	37.665	44 %	448
1931	88.806	21.848	45.537	45.616	984.189	25 %	11.082
1932	89.139	13.222	32.005	34.611	634.527	15 %	7.118
1933	89.139	18.510	50.514	50.165	734.709	21 %	8.242
1934	89.137	24.584	57.974	58.201	901.751	27 %	10.116

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇAO

4ª DIVISÃO

PORTOS DO RIO GRANDE DO SUL

Utilização do caes, no quinquennio de 1930 a 1934

Portos	ANNOS	CAES EXISTENTE		OCCUPAÇÃO EM EXTENSÃO						OCCUPAÇÃO EM PROFUNDIDADE	
		CAPACIDADE DE ATRACAÇÃO		CALADO ATÉ 4M,5		CALADO DE 4M,5 A 6M,0		CALADO DE 6M,0 A 9M,0			
		Em extensão m. hora	Em profundidade m2 hora	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m. hora	Coeff.	Occupação m2 hora	Coeff.
Porto Novo	1930.....	4.684.886	37.479.164	318.763	7 %	497.745	16 %	416.363	9 %	6.869.883	18 %
	1931.....	4.576.948	36.066.089	242.709	6 %	478.105	10 %	201.152	4 %	2.007.352	6 %
	1932.....	4.512.010	34.075.115	171.922	4 %	356.077	8 %	57.991	1 %	737.540	2 %
	1933.....	4.529.380	36.235.040	223.974	5 %	378.178	8 %	104.235	2 %	872.439	2 %
	1934.....	4.599.173	36.791.237	242.838	5 %	499.610	11 %	120.514	3 %	993.909	3 %
Porto Antigo	1930.....	1.679.000	7.048.000	228.438	14 %	—	—	—	—	825.759	12 %
	1931.....	1.679.000	7.048.000	195.794	12 %	—	—	—	—	423.541	6 %
	1932.....	1.683.260	7.071.120	166.298	10 %	—	—	—	—	216.018	3 %
	1933.....	1.679.000	7.061.800	146.269	9 %	—	—	—	—	211.028	3 %
	1934.....	1.679.000	7.051.800	120.850	7 %	—	—	—	—	192.820	3 %

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

Utilização dos armazens, no quinquennio de 1930 a 1934

Portos	ANNOS	AREA, EM M2			PESO DAS MERCADORIAS, EM TONS. (medias)			APROVEITAMENTO	
		Total	Util	Utilização media	Entrada	Sahida	Existente	Area	Kg/m2
Porto novo	1930	43.868	43.082	11.614	24.608	25.244	24.591	27 %	571
	1931	"	43.322	8.101	22.615	22.108	14.192	19 %	528
	1932	"	43.806	8.836	17.627	18.054	9.548	20 %	218
	1933	44.592	43.806	5.165	19.156	19.542	6.173	12 %	141
	1934	"	43.806	5.295	22.583	22.101	6.705	12 %	199
Porto antigo	1930	8.114	7.111	3.575	3.591	3.591	471	19 %	66
	1931	"	"	3.187	3.175	3.175	246	11 %	35
	1932	"	7.109	2.667	2.692	2.692	176	6 %	25
	1933	"	"	2.556	2.545	2.545	308	7 %	43
	1934	"	5.663	2.605	2.001	2.018	100	4 %	18

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE RECIFE

Movimento de trens no anno de 1934

MEZES	Nº. DE VAGÕES	CARGA, EM KG.
Janeiro	39	871.843
Fevereiro	62	1.067.956
Março	86	1.492.659
Abril	41	644.686
Maio	72	1.381.039
Junho	58	1.014.654
Julho	35	588.655
Agosto	53	969.525
Setembro	43	894.892
Outubro	65	846.816
Novembro	33	555.618
Dezembro	68	1.356.204
Totaes	655	11.684.547

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇAO

4ª DIVISÃO

PORTO DO RIO DE JANEIRO

Movimento de trens no anno de 1934

MEZES	VAGÕES DE BITOLA LARGA		VAGÕES DE BITOLA ESTREITA			MERCADORIAS, EM TONS.			
	E. F. C. B.	Caes do Porto	E. F. C. B.	Caes do Porto	E. F. Leopoldina	E. C. F. B.	Caes do Porto	E. F. Leopoldina	Totaes
Janeiro	755	923	—	469	155	25.900	36.970	2.742	65.612
Fevereiro	1.609	812	86	269	140	67.730	29.740	2.423	99.893
Março	1.563	940	46	269	111	61.855	33.580	1.969	97.404
Abril	1.290	1.011	28	307	120	51.232	36.490	2.127	89.849
Maio	1.618	964	50	281	263	64.635	34.610	4.480	103.725
Junho	1.790	1.020	60	380	241	73.110	38.200	4.311	115.621
Julho	1.558	906	60	270	303	61.405	35.640	5.927	102.972
Agosto	1.871	1.063	67	528	440	67.025	42.430	7.353	116.808
Setembro	1.994	804	48	451	467	70.630	33.140	7.953	111.723
Outubro	2.556	954	73	569	565	90.520	39.410	9.600	139.530
Novembro	1.466	959	53	559	555	49.700	39.950	9.327	98.977
Dezembro	1.667	779	74	276	331	65.530	28.890	5.092	99.512
Totaes	19.737	11.215	645	4.628	3.691	749.272	429.050	63.304	1.241.626

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DE SANTOS

Movimento de trens no anno de 1934

MEZES	PARA O INTERIOR		DO INTEIROR		TOTAES	
	Nº. de vagões	Carga, em tons.	Nº. de vagões	Carga, em tons.	Nº. de vagões	Carga, em tons.
Janeiro	11.959	121.271	3.969	29.034	15.928	150.305
Fevereiro	9.938	98.719	4.977	27.302	14.915	126.021
Março	10.023	94.906	4.400	30.495	14.423	125.421
Abril	10.865	108.854	4.860	26.531	15.725	136.385
Maio	11.778	120.331	6.845	40.572	18.632	160.903
Junho	10.487	105.240	7.835	54.362	18.322	159.602
Julho	9.310	93.539	8.190	43.984	17.500	137.523
Agosto	10.702	105.727	6.573	48.413	17.275	154.140
Setembro	10.338	100.209	5.521	34.315	15.659	134.524
Outubro	11.031	109.058	5.757	35.528	16.790	144.586
Novembro	10.660	104.935	4.607	30.546	15.267	135.481
Dezembro	10.490	100.669	4.139	28.010	14.629	128.679
Totaes	127.581	1.263.458	67.484	429.092	195.065	1.692.550

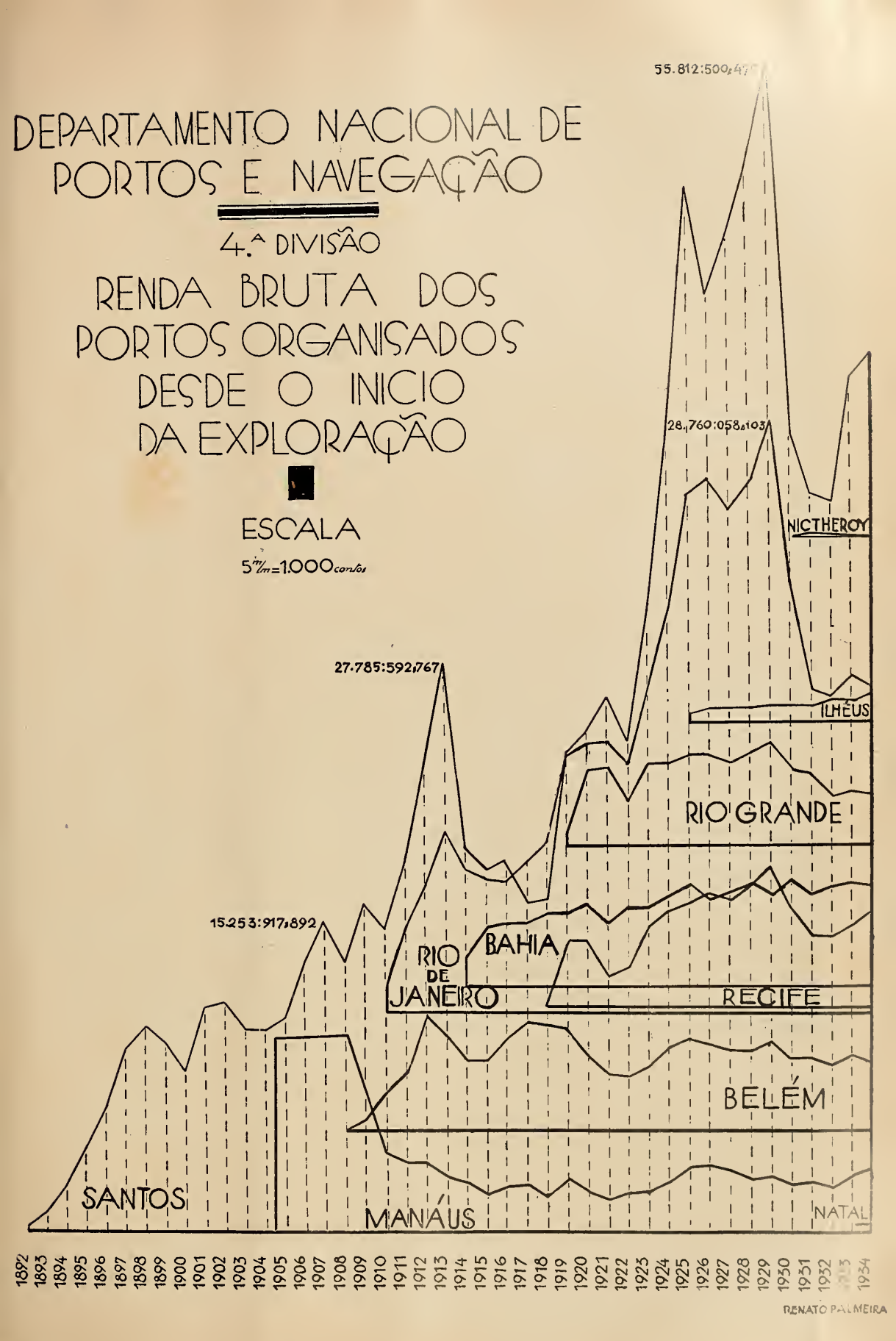
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

4ª DIVISÃO

PORTO DO RIO GRANDE DO SUL (PORTO NOVO)

Movimento annual de trens no anno de 1934

MEZES	ENTRADAS			SAHIDAS			MOVIMENTO NO RECINTO			TOTAES		
	Trens	Vagões	Tons.	Trens	Vagões	Tons.	Trens	Vagões	Tons.	Trens	Vagões	Tons.
Janeiro	151	374	1.842	170	547	9.549	34	132	1.153	355	1.053	12.545
Fevereiro	86	164	1.536	109	352	4.609	33	92	774	228	608	6.919
Março	154	372	2.182	176	535	7.691	59	193	1.998	389	1.100	11.872
Abril	145	377	1.941	150	492	7.627	35	71	420	330	940	9.991
Maio	121	260	1.677	150	499	7.194	63	145	1.290	334	904	10.161
Junho	139	324	1.983	128	425	6.044	40	126	1.147	307	875	9.174
Julho	98	294	1.708	126	417	5.744	41	107	872	265	818	8.324
Agosto	143	638	2.264	161	764	12.595	34	128	1.226	338	1.530	16.085
Setembro	163	579	2.753	147	636	10.142	51	152	1.291	361	1.367	14.185
Outubro	122	503	1.873	140	664	10.198	50	118	1.087	312	1.285	13.158
Novembro	149	676	2.425	157	736	11.679	49	150	1.534	355	1.562	15.638
Dezembro	211	901	3.820	183	941	17.131	55	210	2.331	449	2.052	22.983
Totaes	1.682	5.462	25.804	1.797	6.808	110.203	544	1.624	15.023	4.023	14.094	151.032


DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO
4.ª DIVISÃO
RENDA BRUTA DOS PORTOS ORGANISADOS DESDE O INICIO DA EXPLORAÇÃO
ESCALA
5m/m=1.000 contos
55.812:500,475
28.760:058,103
27.785:592,767
15.253:917,892
NICTHEROY
ILHÉUS
RIO GRANDE
BAHIA
RIO DE JANEIRO
RECIFE
BELÉM
SANTOS
MANÁUS
NATAL
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900
1901
1902
1903
1904
1905
1906
1907
1908
1909
1910
1911
1912
1913
1914
1915
1916
1917
1918
1919
1920
1921
1922
1923
1924
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1934
RENATO PALMEIRA

PORTO DO RIO DE JANEIRO

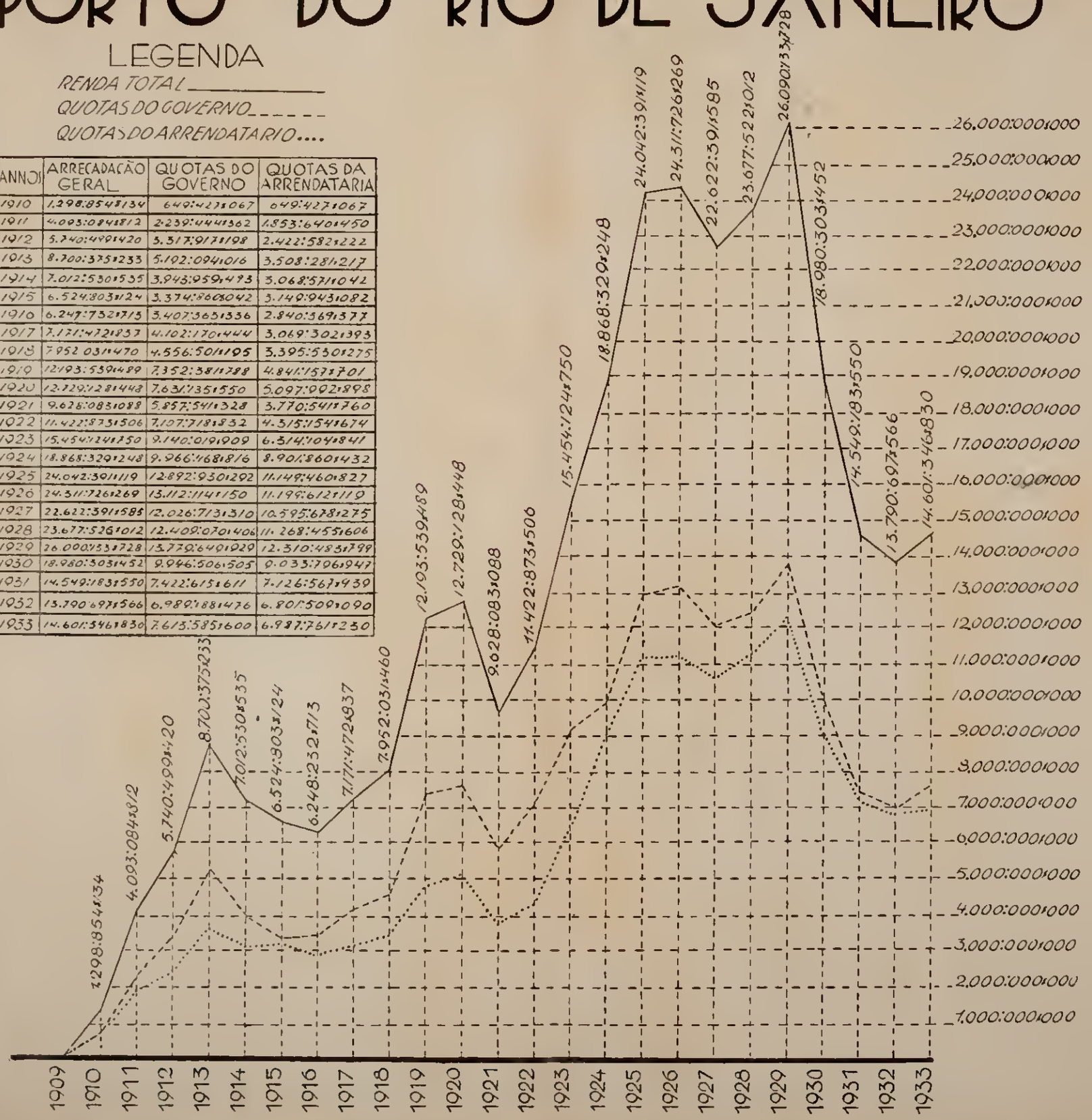
LEGENDA

RENDA TOTAL _____

QUOTAS DO GOVERNO _ _ _ _ _

QUOTAS DO ARRENDATARIO ....

ANNOS	ARRECADAÇÃO GERAL	QUOTAS DO GOVERNO	QUOTAS DA ARRENDATARIA
1910	1.298:854$134	649:427$067	649:427$067
1911	4.093:084$812	2.239:444$362	1.853:640$450
1912	5.740:499$420	3.317:917$198	2.422:582$222
1913	8.700:375$233	5.192:094$016	3.508:281$217
1914	7.012:530$535	3.943:959$493	3.068:571$042
1915	6.524:803$124	3.374:860$042	3.149:943$082
1916	6.247:732$713	3.407:365$336	2.840:369$377
1917	7.171:472$837	4.102:170$444	3.069:302$393
1918	7.952:031$470	4.556:501$195	3.395:530$275
1919	12.193:539$489	7.352:381$788	4.841:157$701
1920	12.729:128$448	7.631:735$550	5.097:992$898
1921	9.628:083$088	5.857:541$328	3.770:541$760
1922	11.422:873$506	7.107:718$832	4.315:154$674
1923	15.454:124$750	9.140:019$909	6.314:104$841
1924	18.868:329$248	9.966:468$816	8.901:860$432
1925	24.042:391$119	12.892:930$292	11.149:460$827
1926	24.311:726$269	13.112:114$150	11.199:612$119
1927	22.622:391$585	12.026:713$310	10.595:678$275
1928	23.677:522$012	12.409:070$406	11.268:455$606
1929	26.000:133$728	13.779:640$929	12.310:483$799
1930	18.980:303$452	9.946:506$505	9.033:796$947
1931	14.549:183$550	7.422:615$611	7.126:567$939
1932	13.790:697$566	6.989:188$476	6.801:509$090
1933	14.601:346$830	7.613:585$600	6.987:761$230



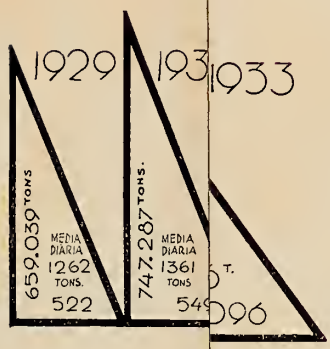
ESCALA: 0$001 = 100:000$000

RENATO PALMEIRA

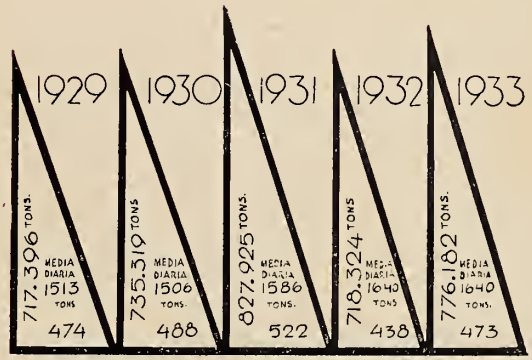
DE NAVEGAÇÃO

TONELAGEM DE REGISTRO

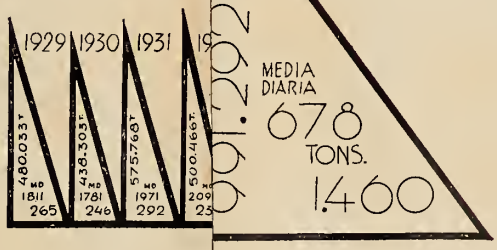
PO VIC



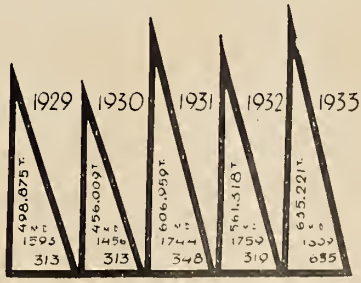
PORTO DE FORTALEZA



PORTO NATA



PORTO DE CABEDELLO



DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

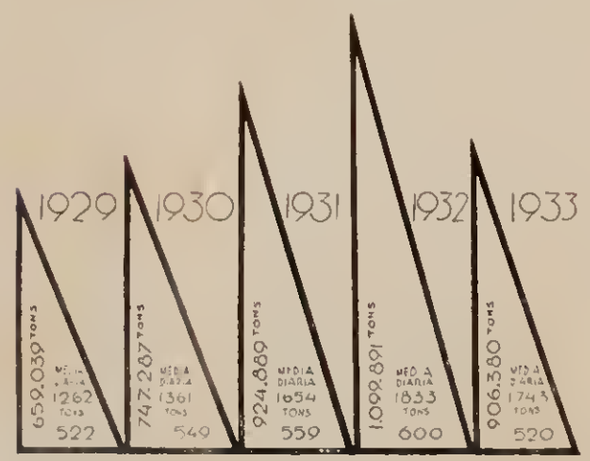
MOVIMENTO de EMBARCAÇÕES de 1929 a 1933

ESCALAS

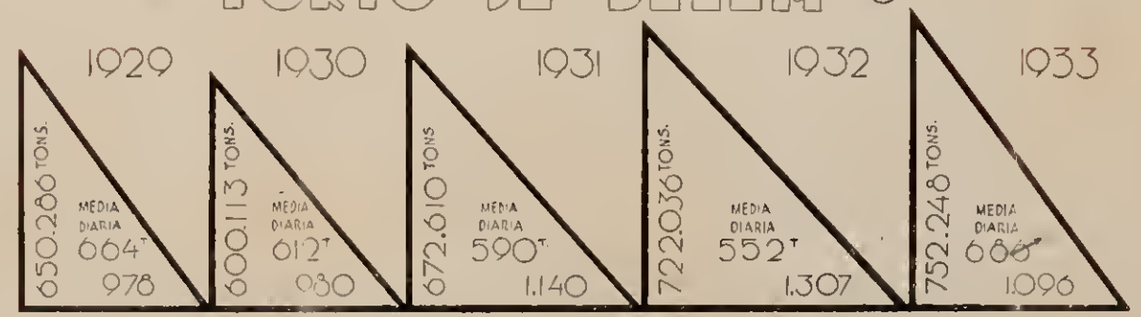
H • 1 m.m. = 20 metros
V • 1 m.m. = 10.000 metros

TONELAGEM DE REGISTRO

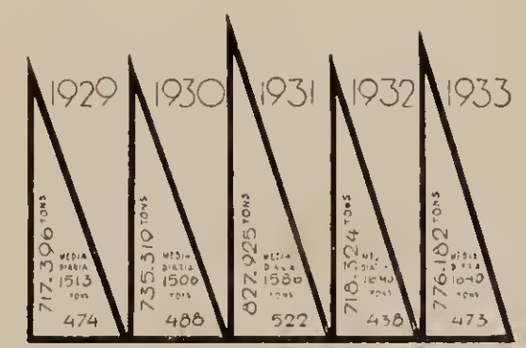
• PORTO DE VICTORIA •



• PORTO DE BELEM •

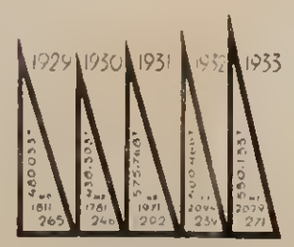


• PORTO DE FORTALEZA •

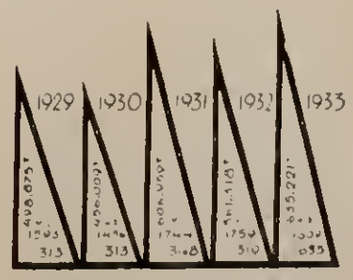


• PORTO DE MACEIÓ •

• PORTO DE NATAL •



• PORTO DE GABEDELLO •



NUMERO DE EMBARCAÇÕES

DEPARTAMENTO DE NAVEGAÇÃO

DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

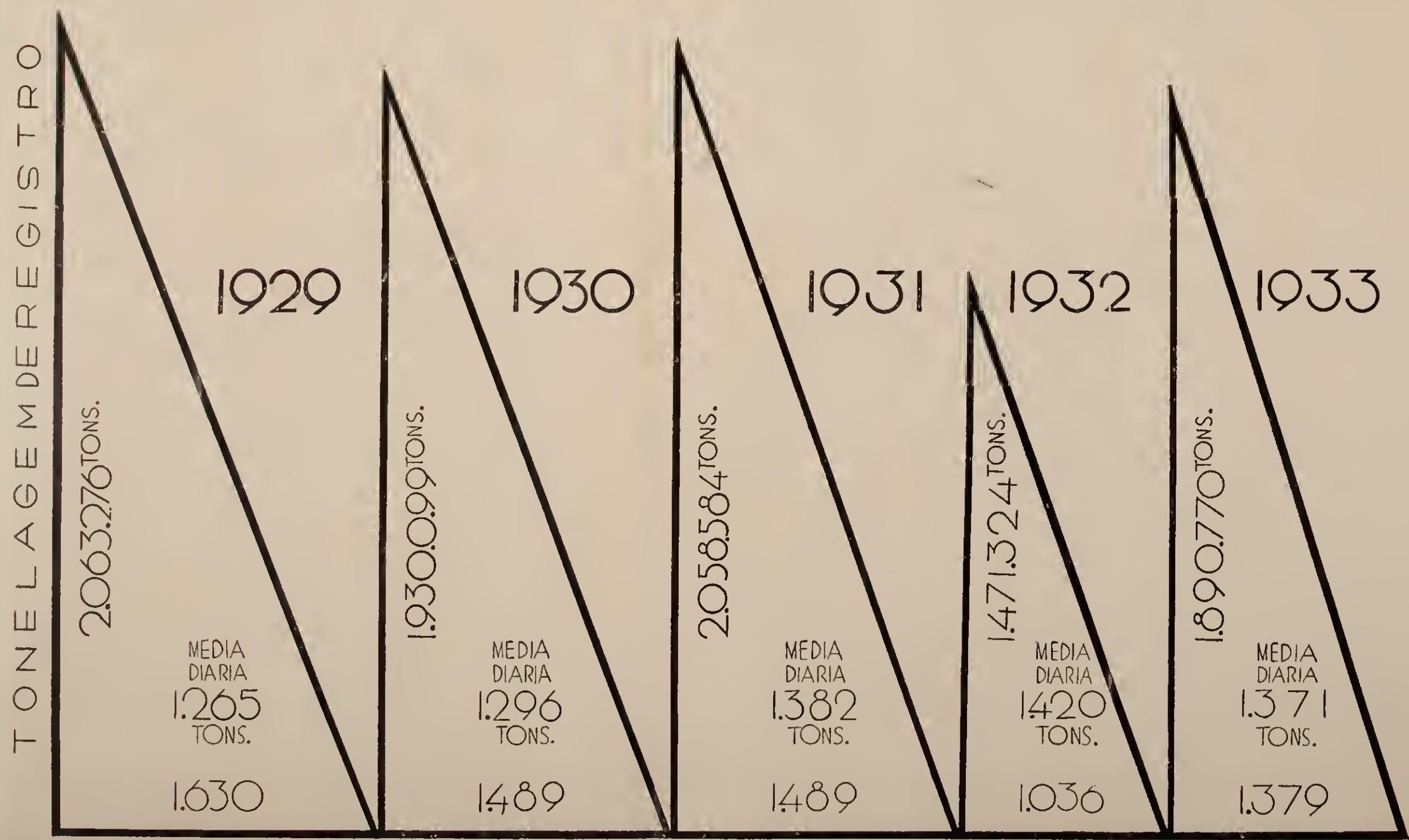
PORTO DE SANTOS

MOVIMENTO de EMBARCAÇÕES de 1929 a 1933

ESCALAS

H = 1mm = 20 metros

V = 1mm = 10.000 metros



DEPARTA E NAVEGAÇÃO

TONELAGEM DE REGISTRO

1932

2.301.990 TONS.

MEDIA DIARIA 1.067 TONS.

2.156

1933

2.261.639 TONS.

MEDIA DIARIA 1.151 TONS.

1.963

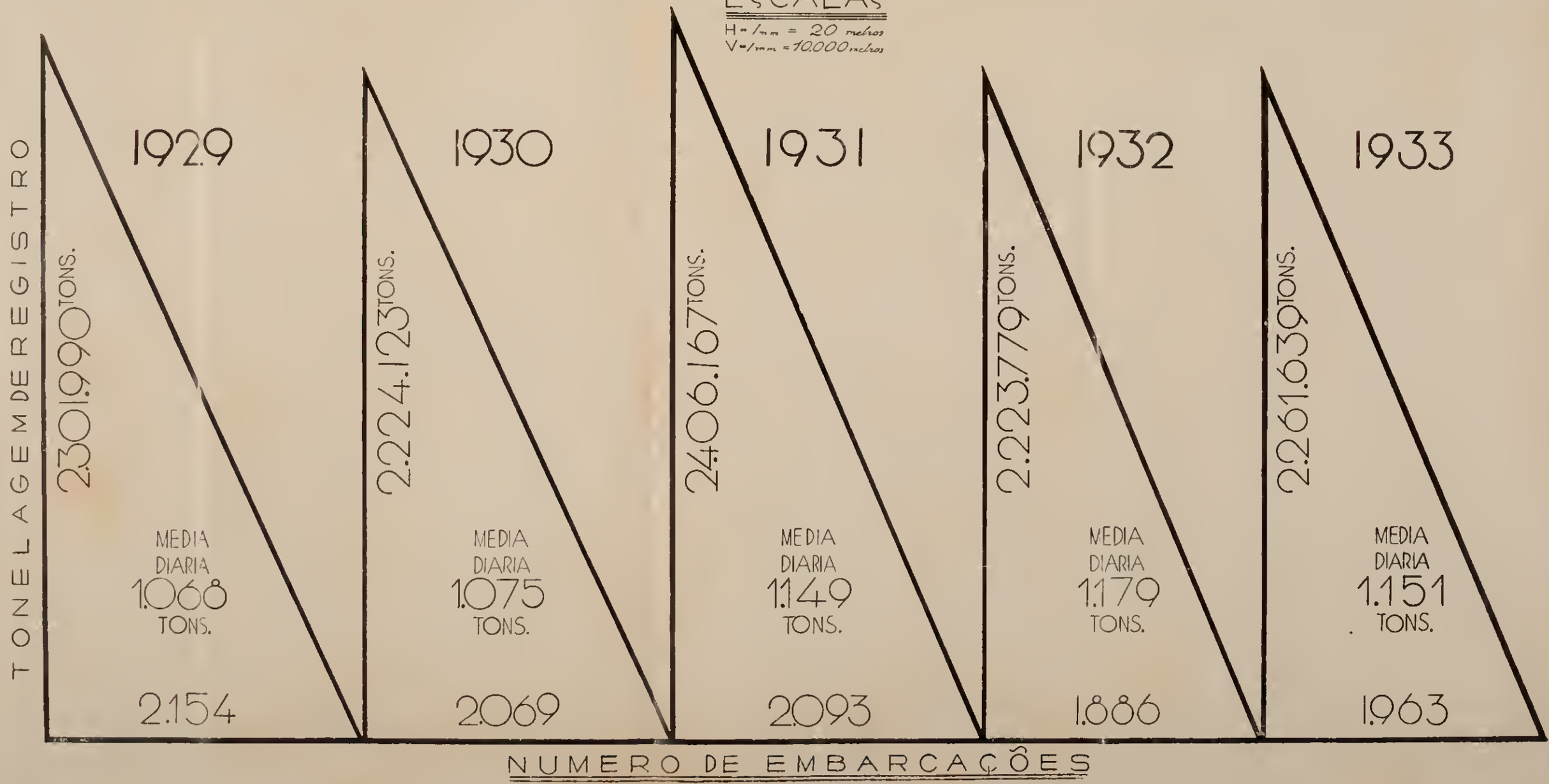
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

PORTO DO RIO DE JANEIRO

MOVIMENTO de EMBARCAÇÕES de 1929 a 1933

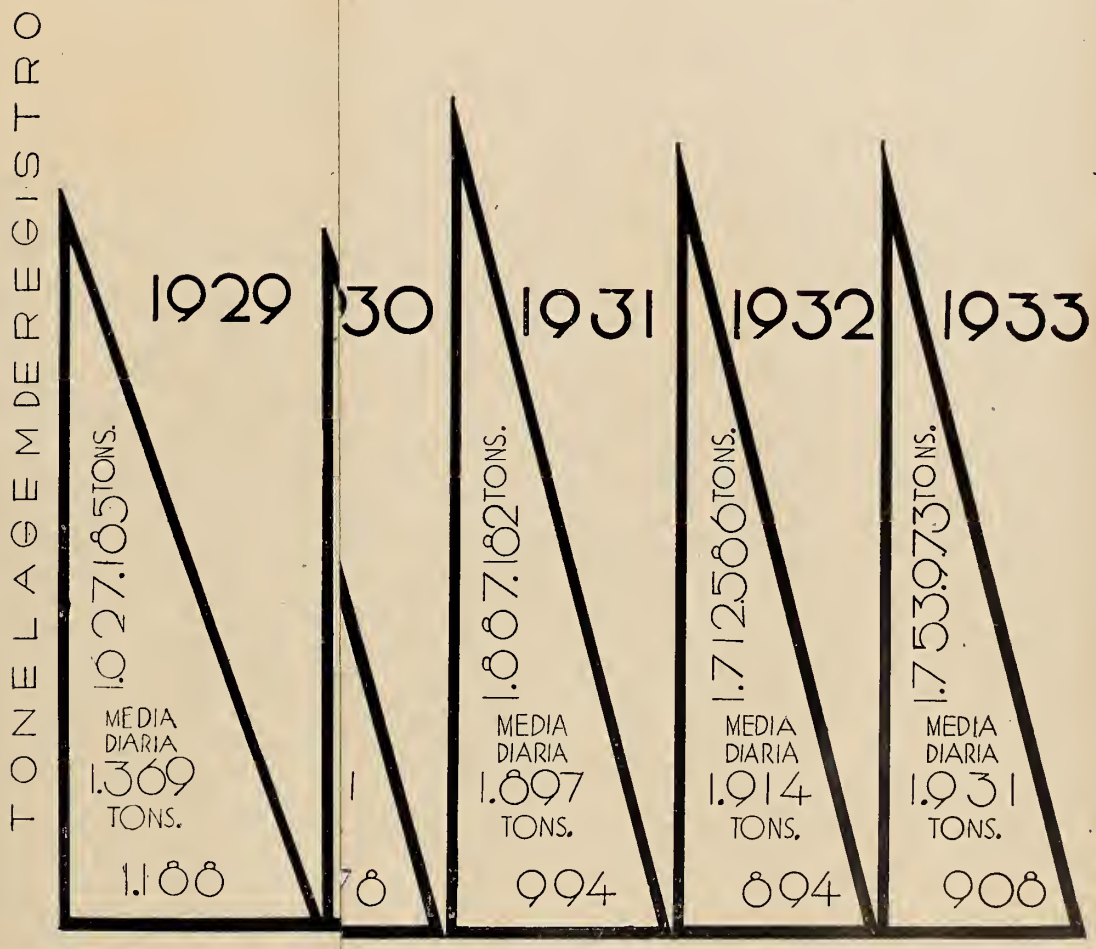
ESCALAS

H = 1mm = 20 metros
V = 1mm = 10.000 metros



DEPA E NAVEGAÇÃO

PORTO DA BAHIA

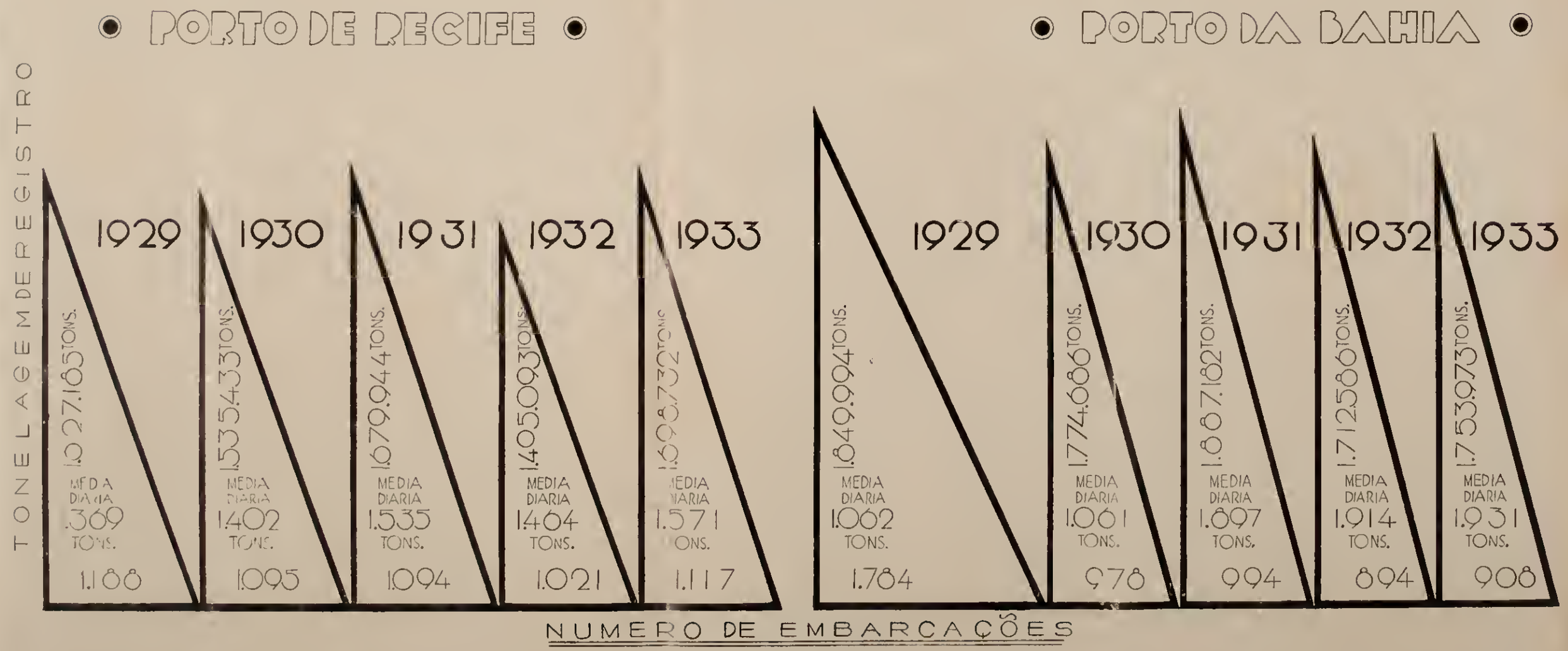


DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

MOVIMENTO de EMBARCAÇÕES de 1929 a 1933

ESCALAS

H = 1 m.m. = 20 metros
V = 1 m.m. = 10.000 metros

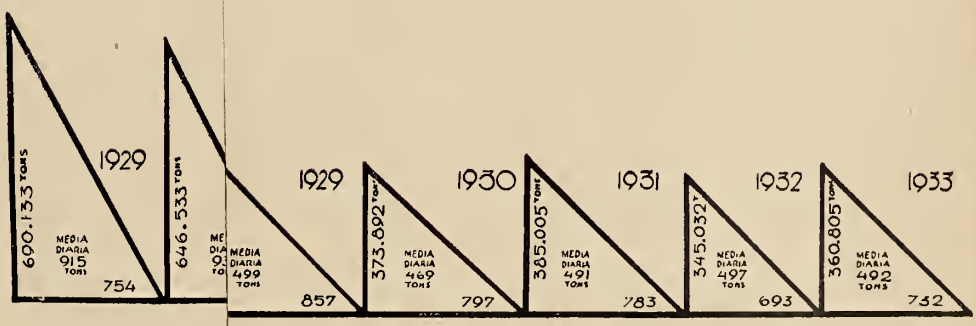


DE NAVEGAÇÃO

TONELAGEM DE REGISTRO

PO
PAR

PORTO DE
S. FRANCISCO
DO SUL



DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

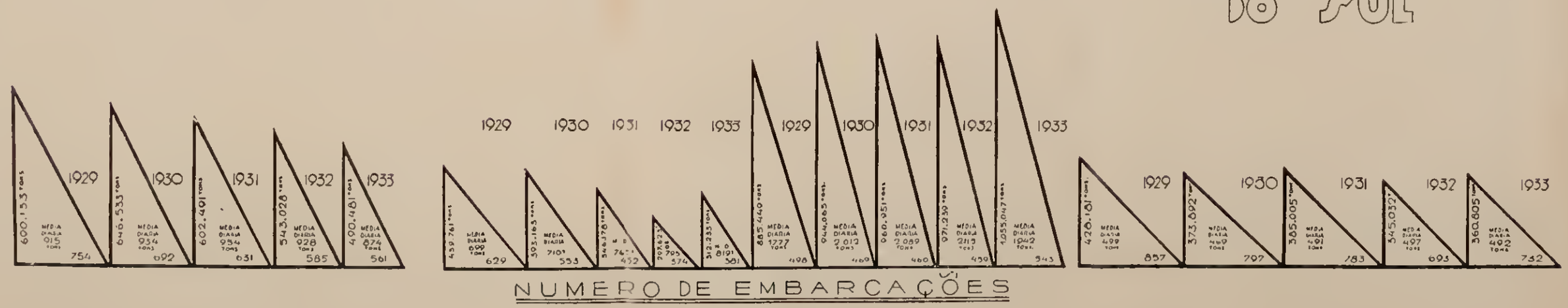
MOVIMENTO de EMBARCAÇÕES de 1929 a 1933

ESCALAS

H = 1 m.m. = 20 metros.
V = 1 m.m. = 10.000 metros

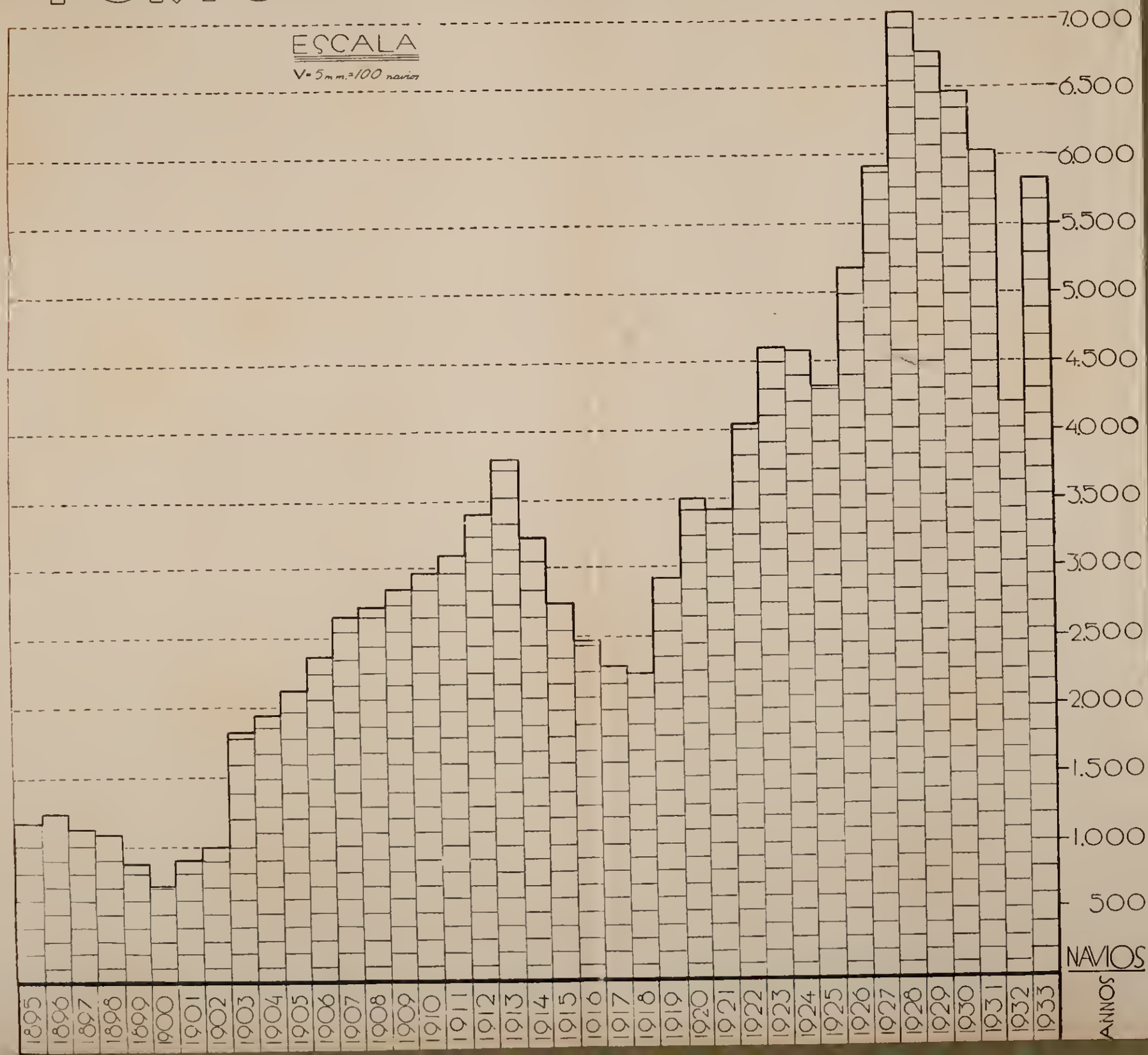
• RIO GRANDE DO SUL •

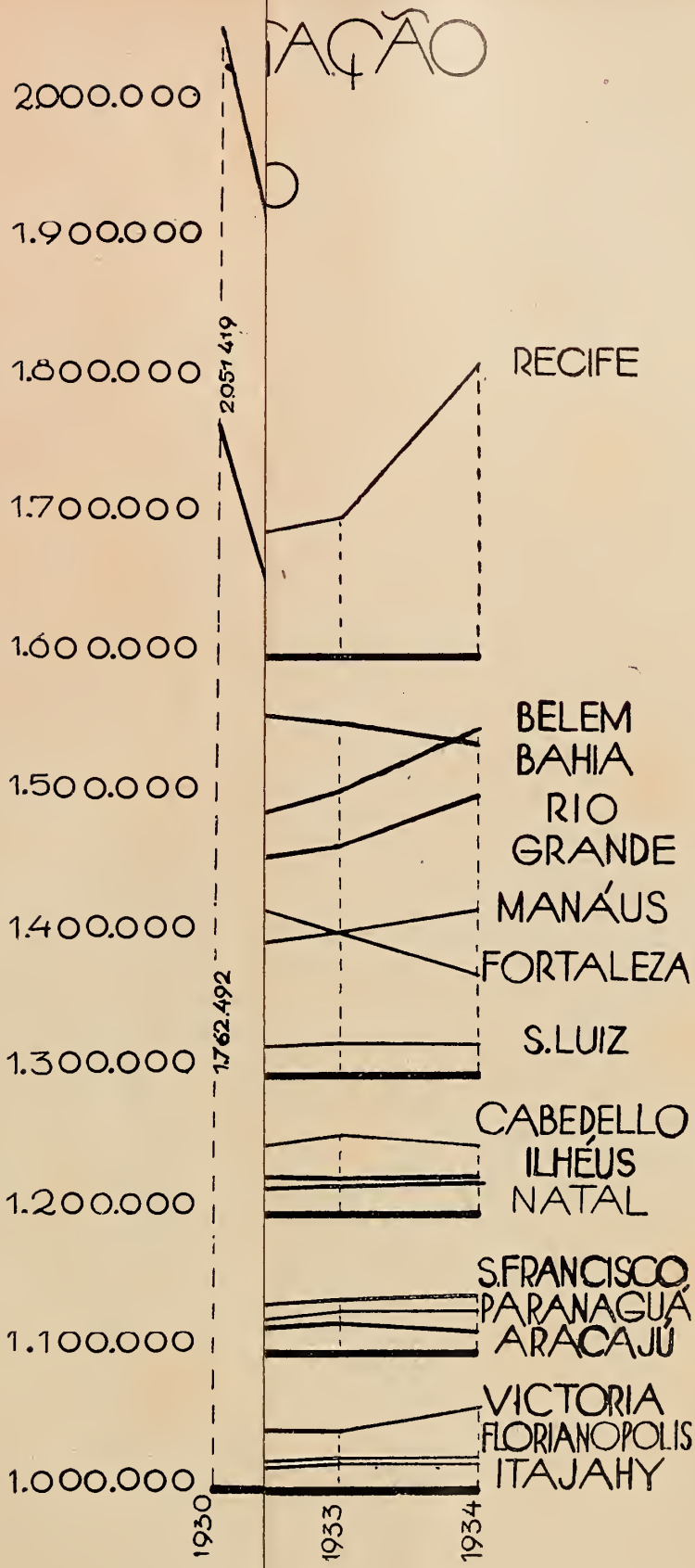
TONELAGEM DE REGISTRO



895

MOVIMENTO DE NAVIOS NO PORTO DE SANTOS




2.000.000
1.900.000
1.800.000
1.700.000
1.600.000
1.500.000
1.400.000
1.300.000
1.200.000
1.100.000
1.000.000
2.051.419
1.762.492
RECIFE
BELEM
BAHIA
RIO GRANDE
MANÁUS
FORTALEZA
S.LUIZ
CABEDELLO
ILHÉUS
NATAL
S.FRANCISCO
PARANAGUÁ
ARACAJÚ
VICTORIA
FLORIANOPOLIS
ITAJAHY
1930
1933
1934

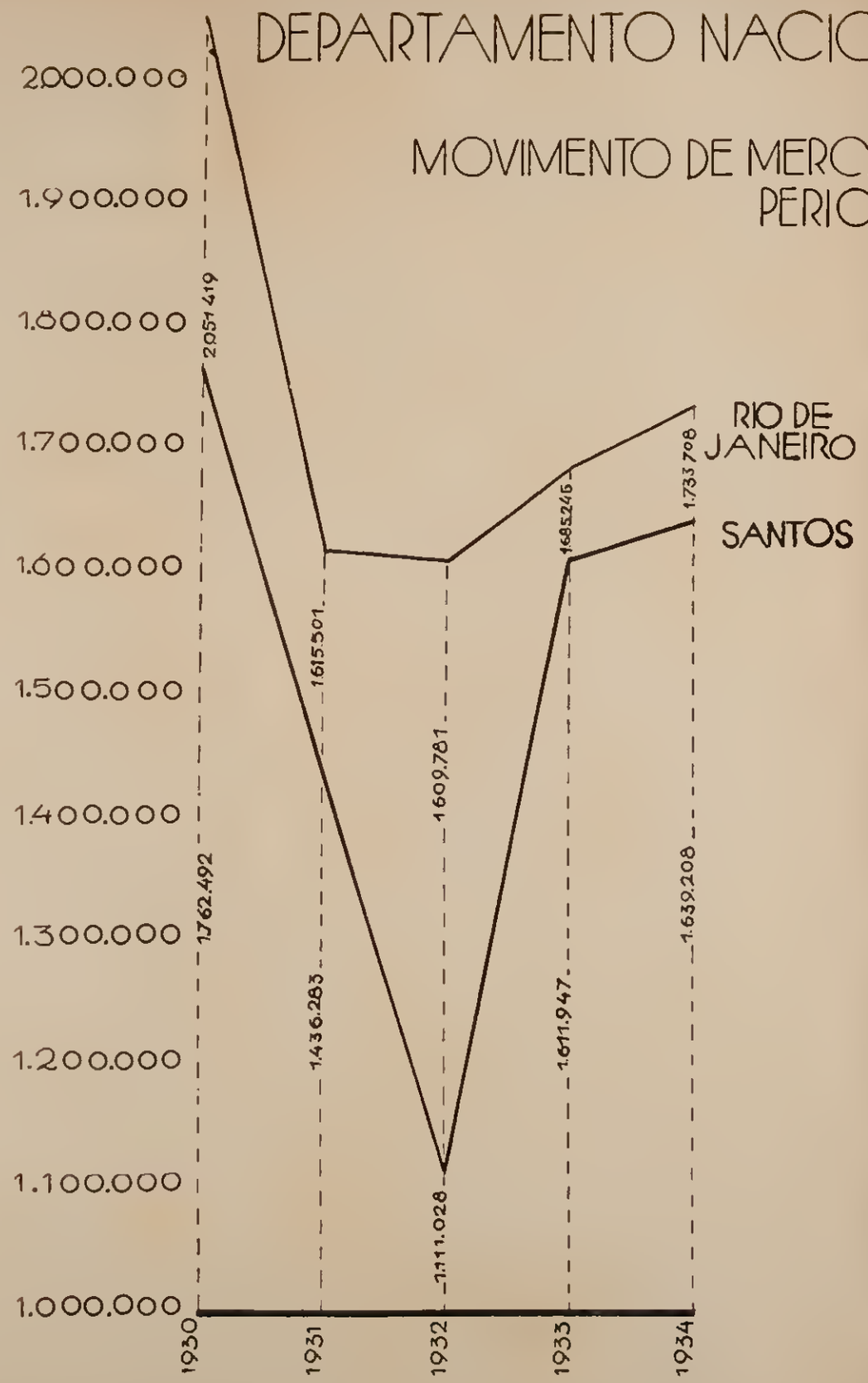
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

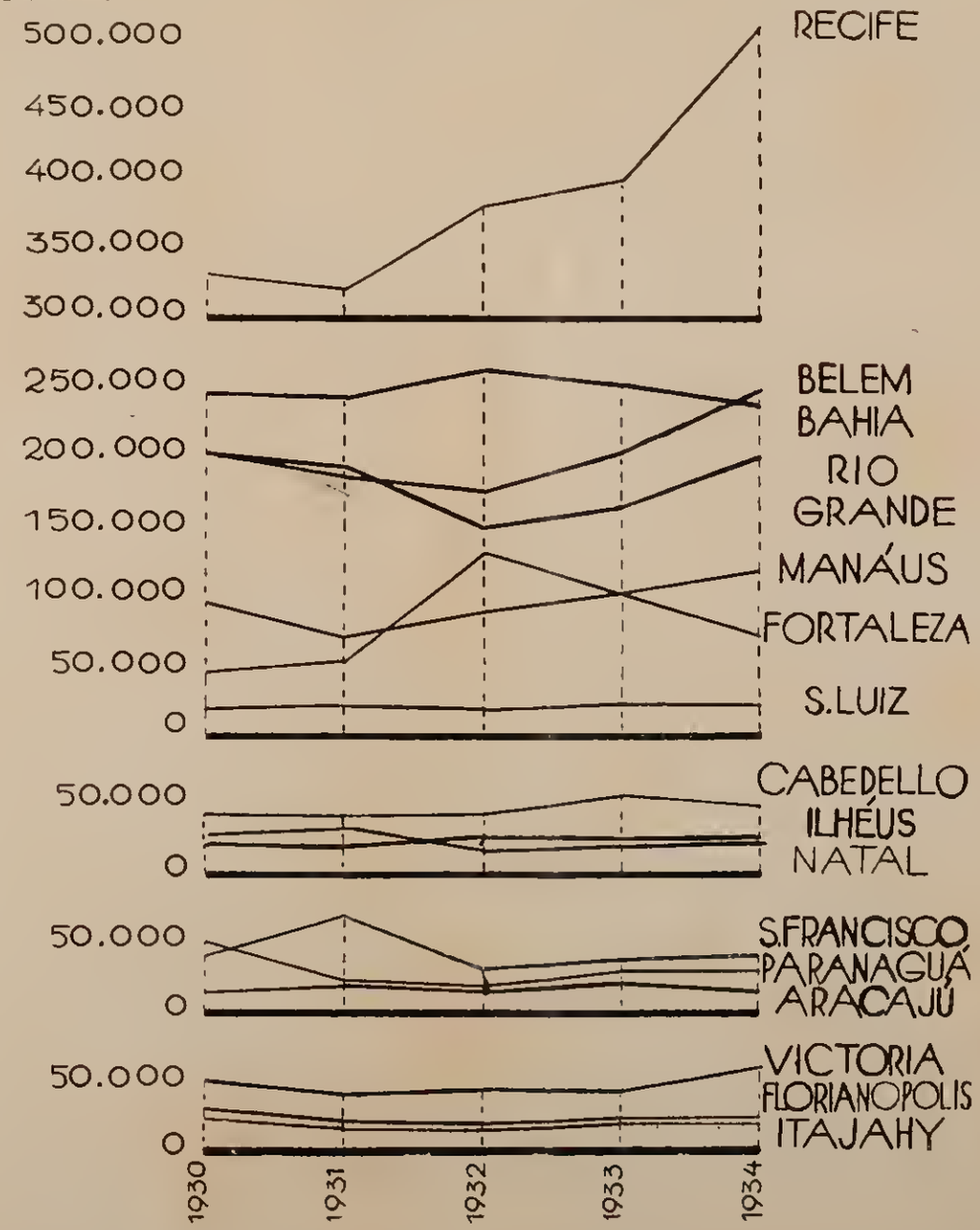
4ª DIVISÃO

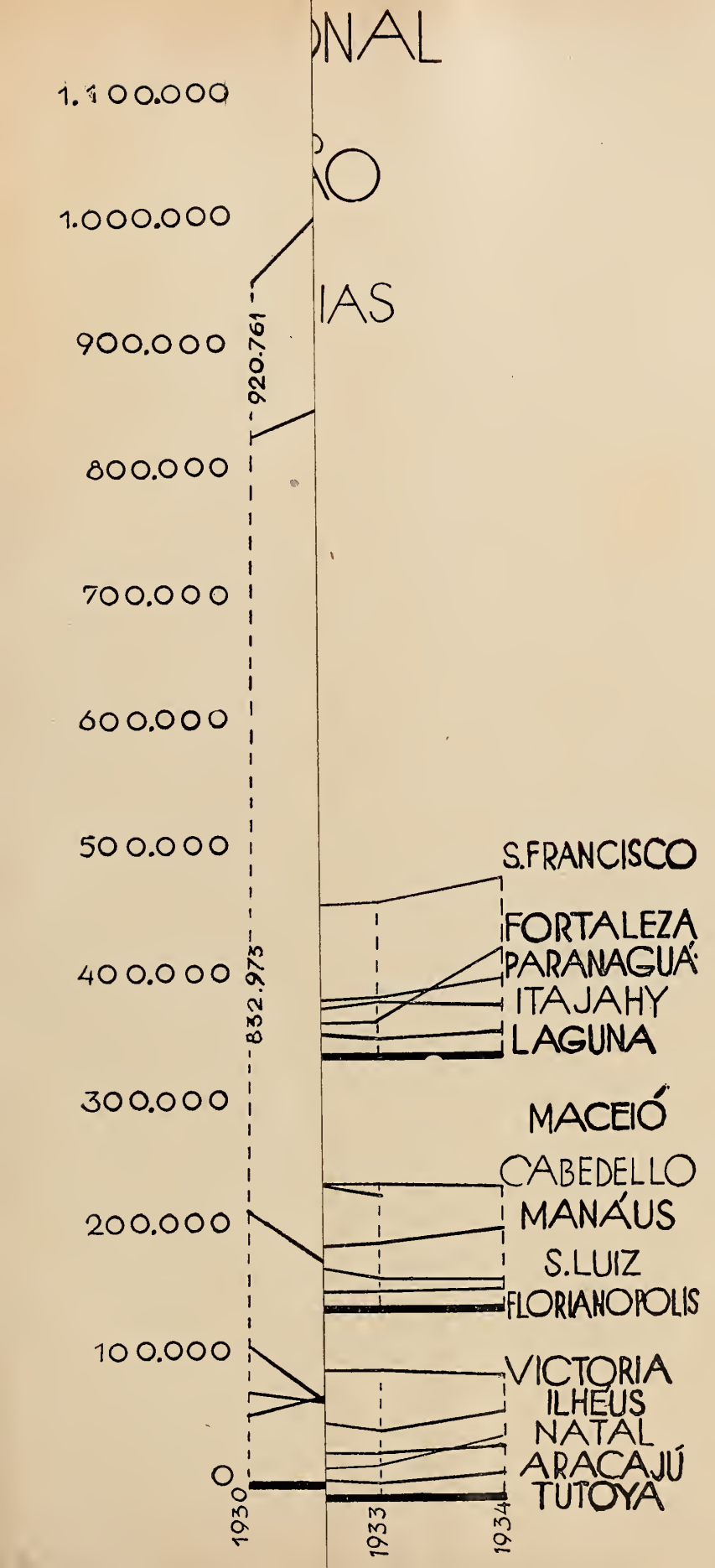
MOVIMENTO DE MERCADORIAS DE IMPORTAÇÃO NO PERIODO DE 1930 A 1934

ESCALA

5 m/m = 50.000 toneladas






ONAL
ÃO
IAS
1.100.000
1.000.000
900.000
800.000
700.000
600.000
500.000
400.000
300.000
200.000
100.000
0
920.761
832.973
S.FRANCISCO
FORTALEZA
PARANAGUÁ
ITAJAHY
LAGUNA
MACEIÓ
CABEDELLO
MANÁUS
S.LUIZ
FLORIANOPOLIS
VICTORIA
ILHEUS
NATAL
ARACAJÚ
TUTOYA
1930
1933
1934

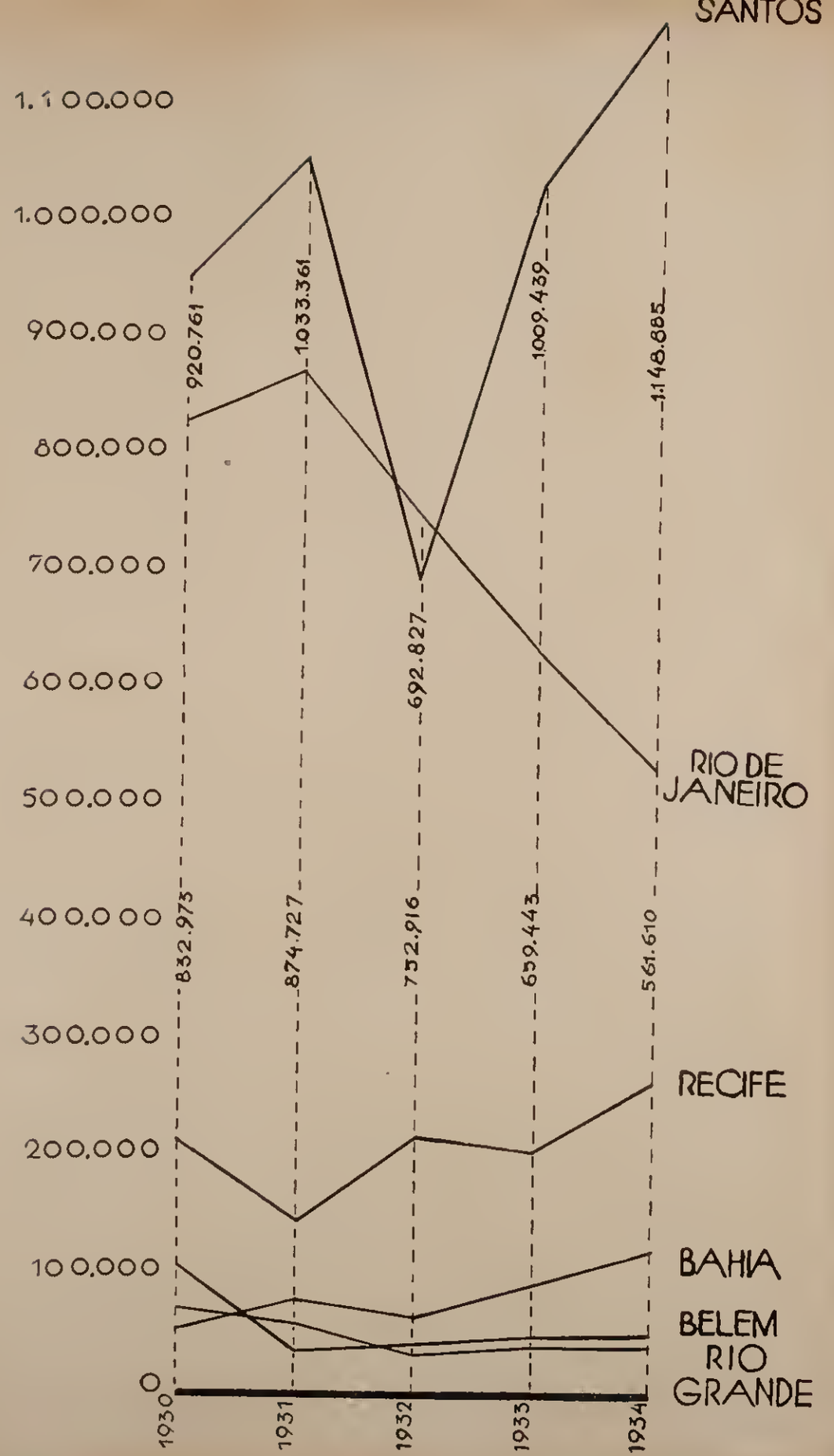
DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO

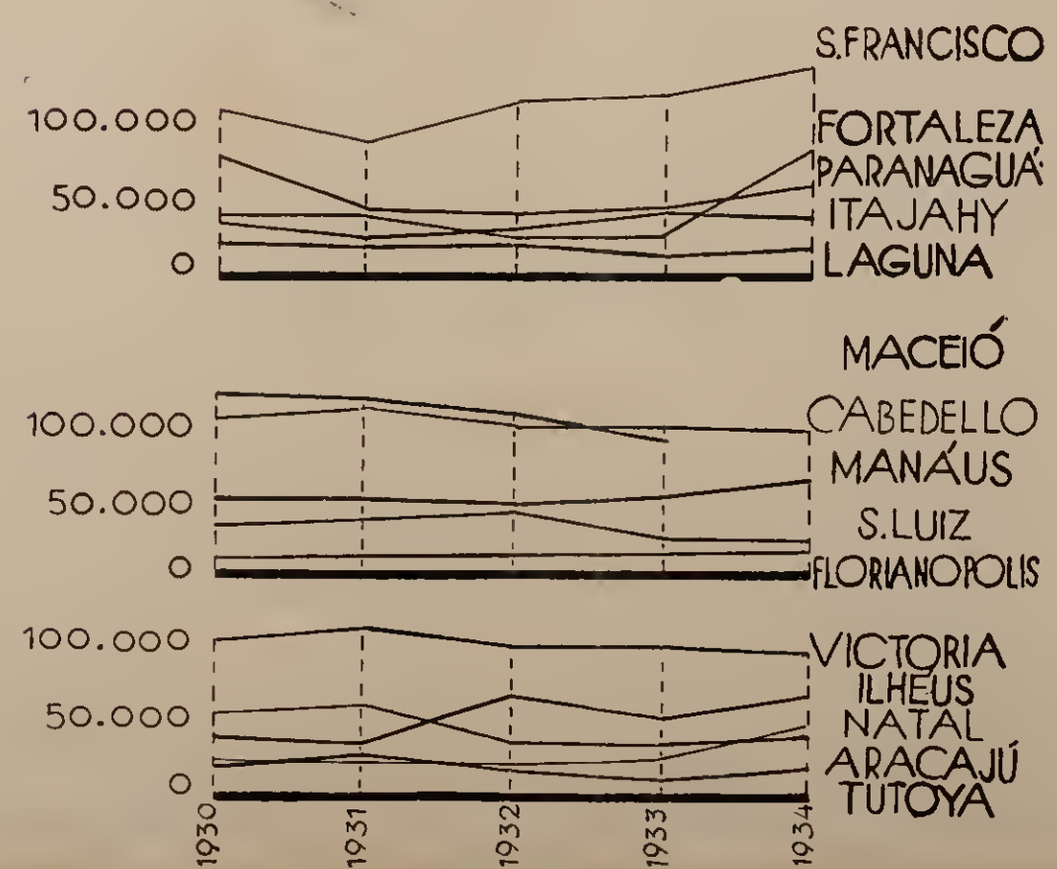
4ª DIVISÃO

MOVIMENTO DE MERCADORIAS DE EXPORTAÇÃO NO PERIODO DE 1930 A 1934

ESCALA

5 m/m = 50.000 toneladas



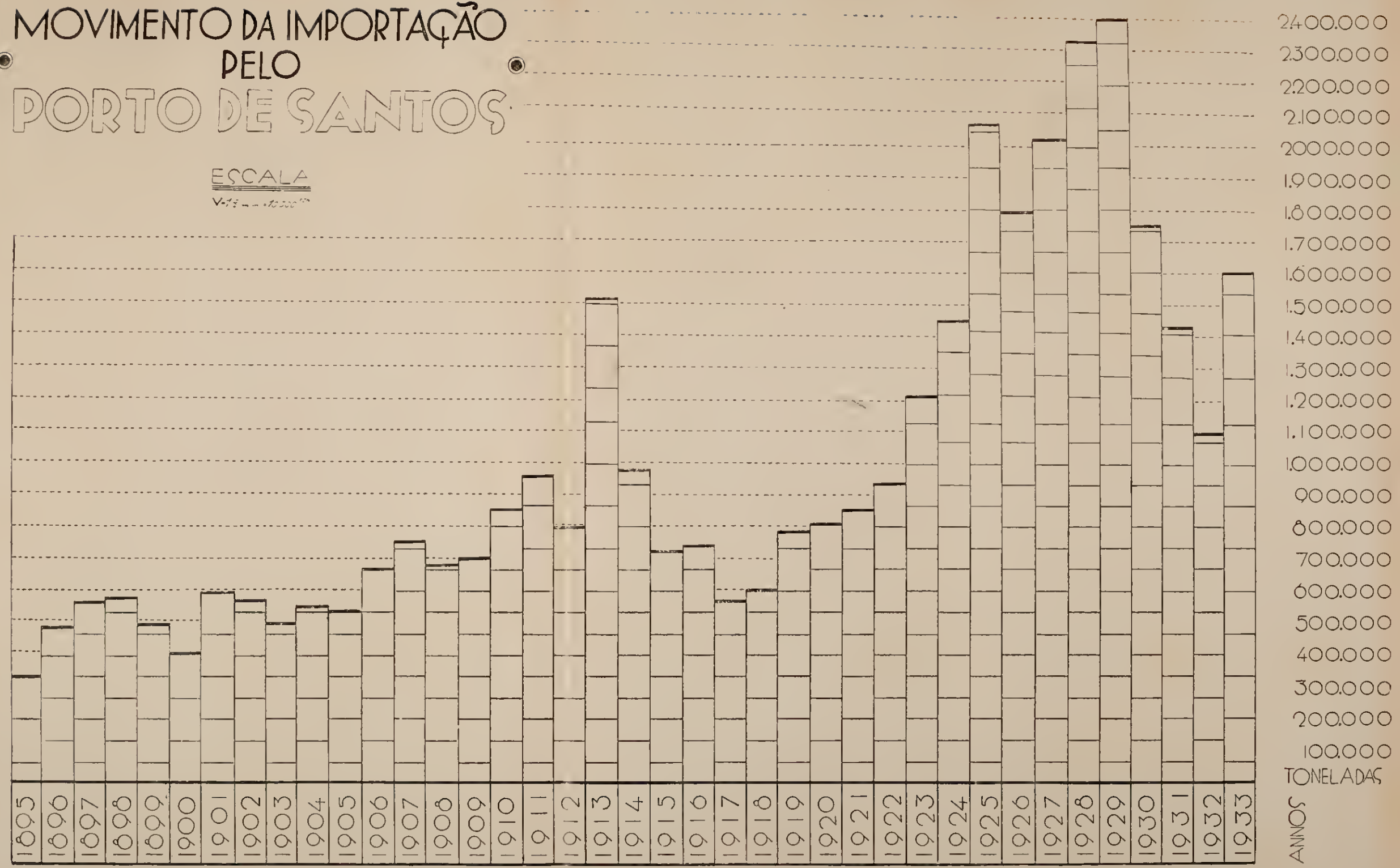


MOVIME

PORT

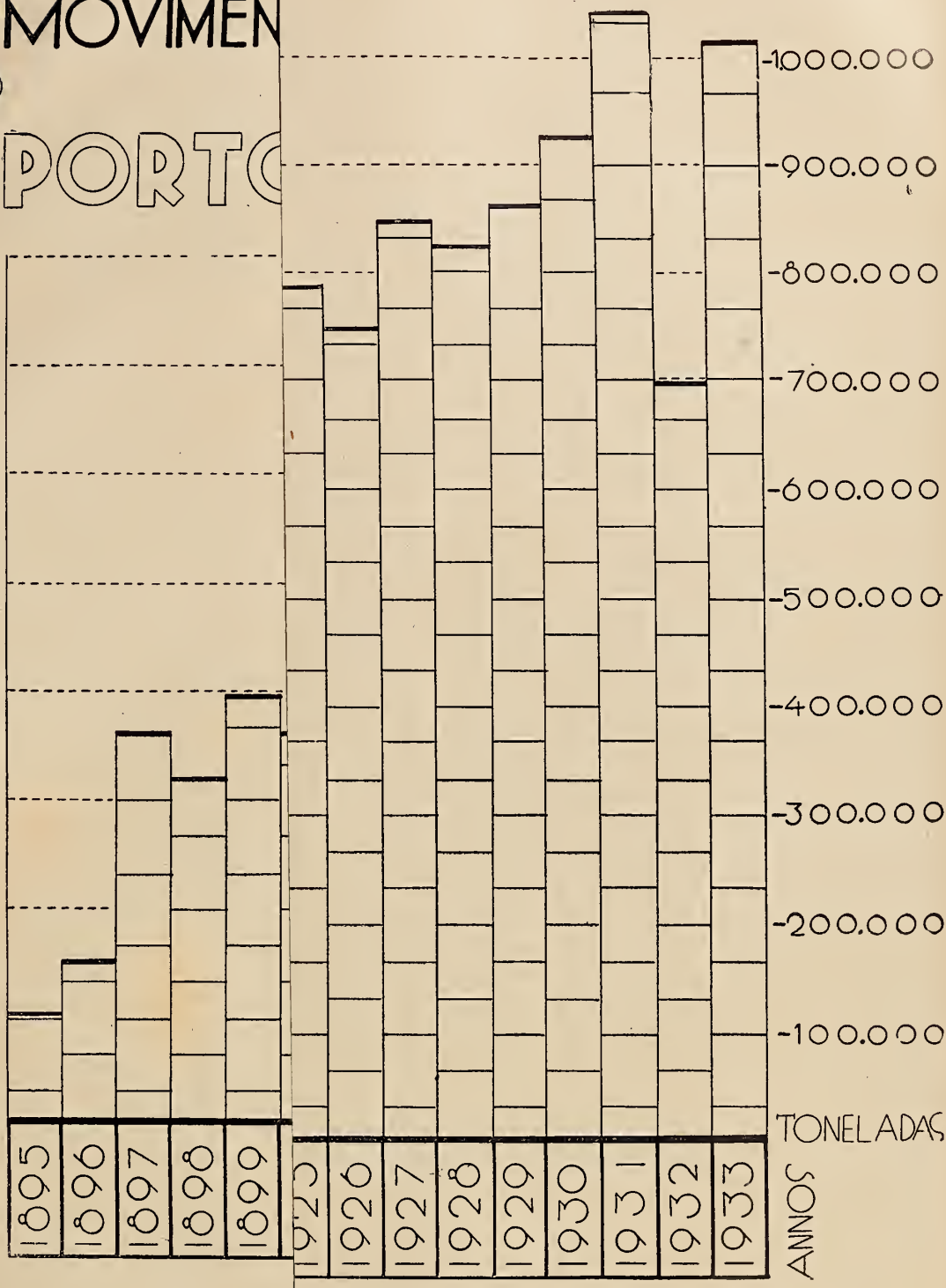
2400.000
2300.000
2200.000
2100.000
2000.000
1900.000
1800.000
1700.000
1600.000
1500.000
1400.000
1300.000
1200.000
1100.000
1000.000
900.000
800.000
700.000
600.000
500.000
400.000
300.000
200.000
100.000
TONELADAS
1895
1896
1897
1898
1925
1926
1927
1928
1929
1930
1931
1932
1933
ANNOS

MOVIMENTO DA IMPORTAÇÃO PELO PORTO DE SANTOS

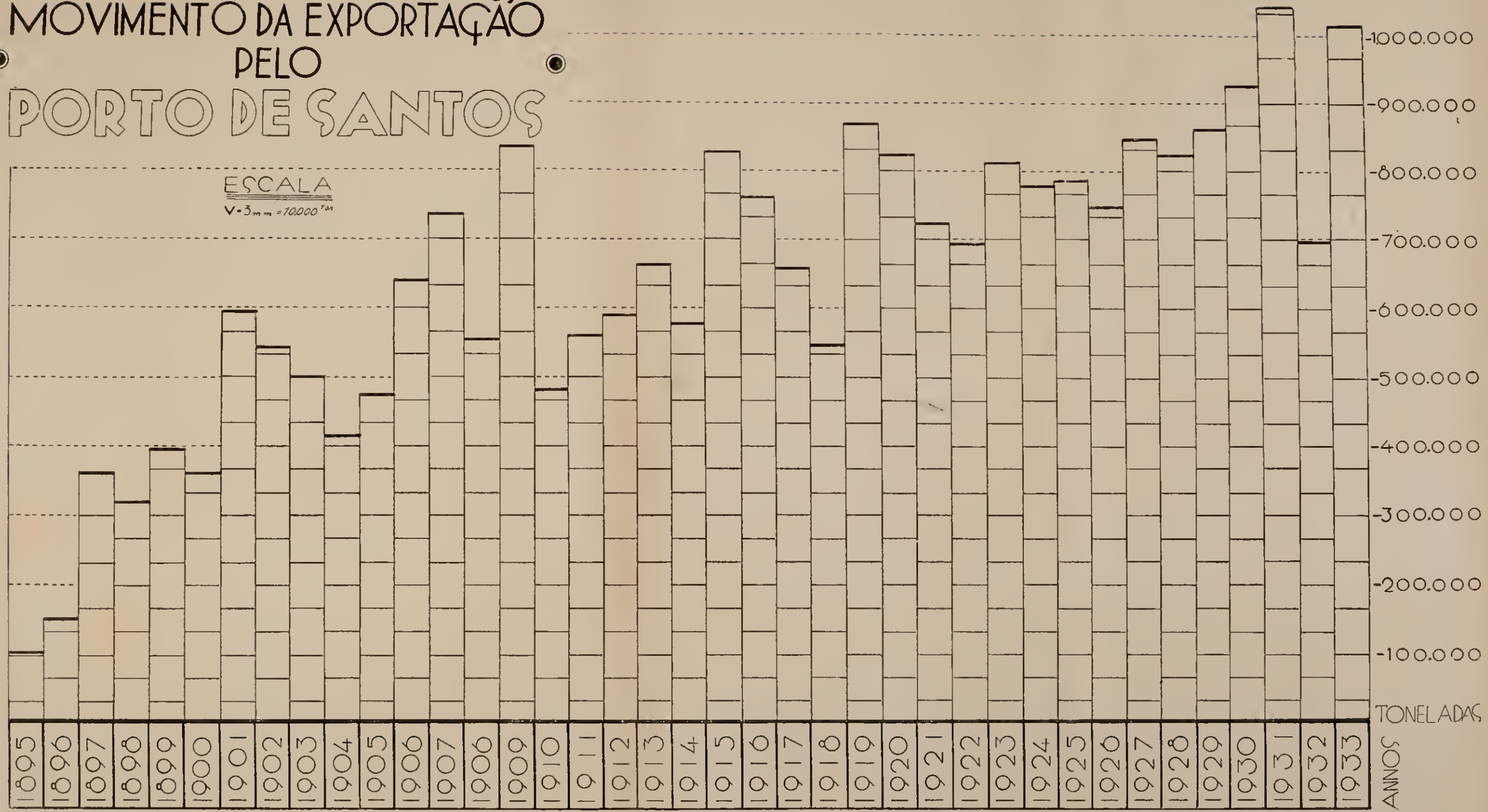


MOVIMEN

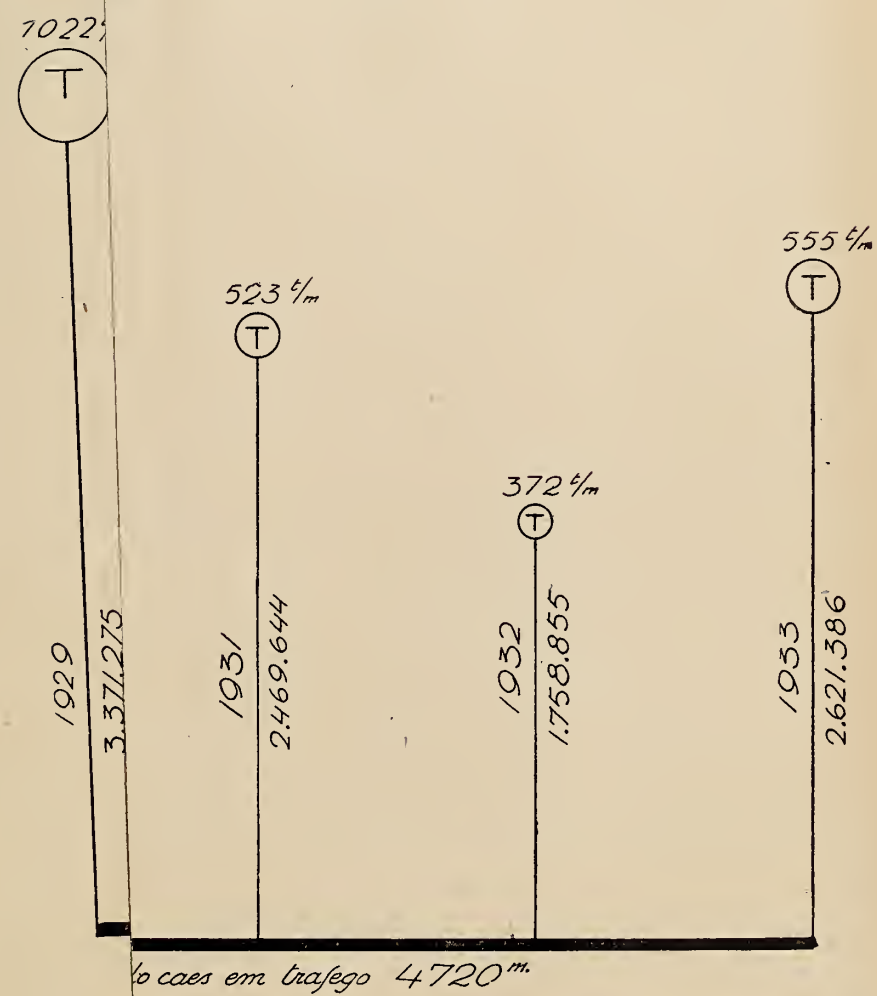
PORTO



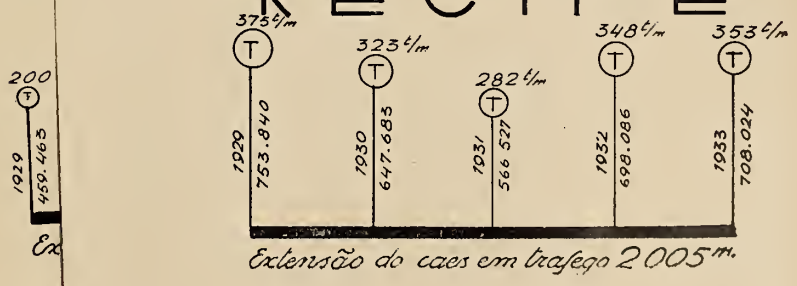
MOVIMENTO DA EXPORTAÇÃO PELO PORTO DE SANTOS



ETRO-ANNO DOS PRINCIPAES
933
ANTOS



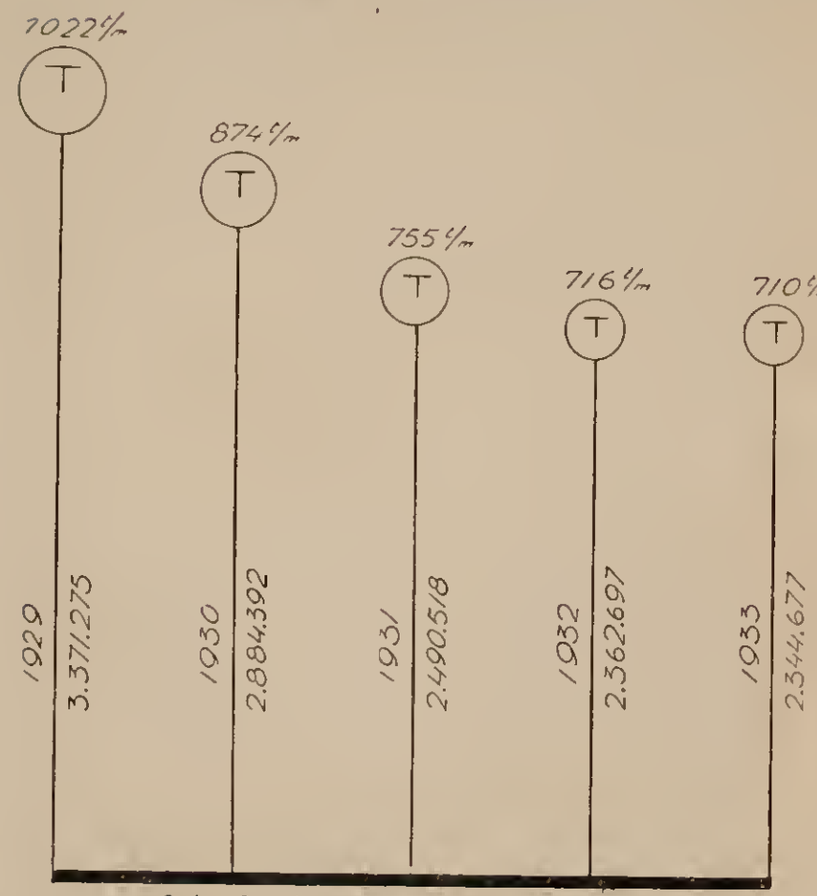
RECIFE



ESCALAS
H 1mm = 20 metros
V 1mm = 20000 ton.

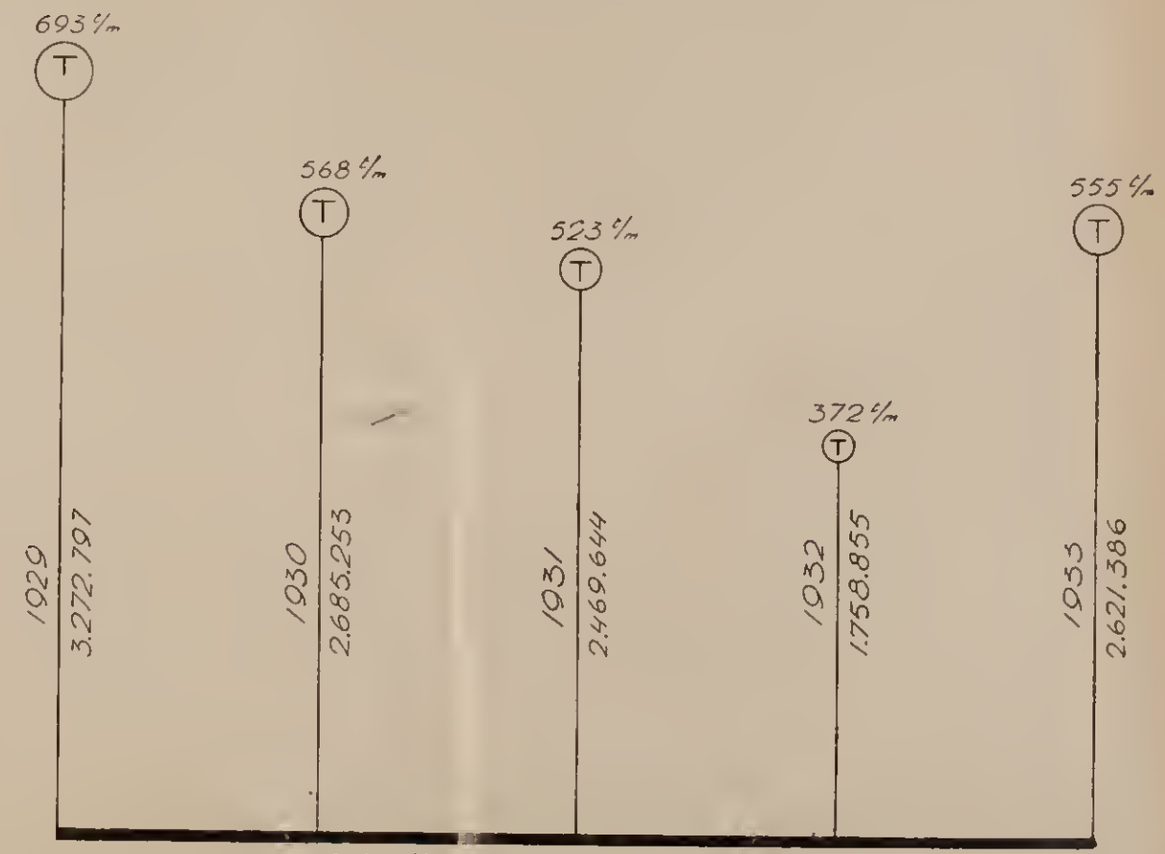
GRAPHICO DO APPROVEITAMENTO DO CAES POR METRO-ANNO DOS PRINCIPAES PORTOS, NO PERIODO DE 1929 A 1933

RIO DE JANEIRO



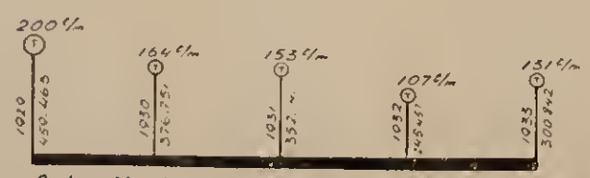
Extensão do caes em trafego 3298 m.

SANTOS



Extensão do caes em trafego 4720 m.

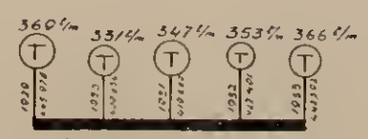
RIO GRANDE



Extensão do caes em trafego 2292 m.

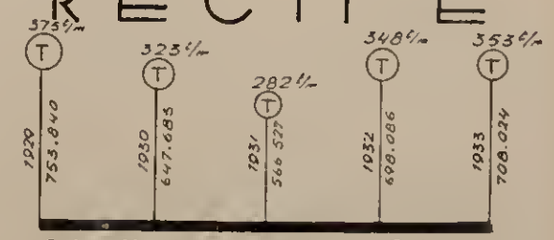
ESCALAS
H 1mm = 20 metros
V 1mm = 20000 ton.

BAHIA



Ext. do caes em traf. 1208 m.

RECIFE



Extensão do caes em trafego 2005 m.

M. FAZENDA
D.A.-NRA-GB
15129

Êste livro deve ser devolvido na última data carimbada

29 ABR '52			

Imp. Nacional —